

106-209-3442
IOT-105-SA103

機車強制責任保險採從人因素議題之 訪問調查



交通部運輸研究所

中華民國 106 年 12 月

106-209-3442
IOT-105-SA103

機車強制責任保險採從人因素議題之 訪問調查

著者：張開國、賈凱傑、呂明穎、葉祖宏、周文靜

交通部運輸研究所

中華民國 106 年 12 月

機車強制責任保險採從人因素議題之訪問調查

著 者：張開國、賈凱傑、呂明穎、葉祖宏、周文靜

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：www.iot.gov.tw (中文版>數位典藏>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 106 年 12 月

印 刷 者：全凱數位資訊有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 5 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定 價：非賣品

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：機車強制責任保險採從人因素議題之訪問調查			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號	運輸研究所出版品編號 106-209-3442	計畫編號 105-SA103
本所主辦單位：運輸安全組 主管：張開國 計畫主持人：張開國 研究人員：葉祖宏、周文靜 聯絡電話：02-2349-6862 傳真號碼：02-2545-0429	合作研究單位：東吳大學 計畫主持人：賈凱傑 研究人員：呂明穎 地址：臺北市士林區臨溪路 70 號 聯絡電話：02-2311-1531 轉 2903		研究期間 自 105 年 10 月 至 105 年 12 月
關鍵詞：強制汽車責任保險、從人因素			
摘要： 依據《強制汽車責任保險法》第 45 條第 3 款規定，保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則，但得視社會實際情形擇一採用之。實務上目前機車費率並未如汽車費率兼採從人因素，而僅考慮輕型或重型車種別。以公平性角度來看，若機車費率能比照汽車兼採從人因素，將違規肇事等因子納入加減費，應較能合理反映機車交通事故風險與理賠損失；另以事故預防角度來看，若將汽車、機車的重大違規行為(如超速、闖紅燈)納入加減費計算，當可促使駕駛人更加注意駕駛安全。 本訪問調查，希望了解實務單位對於推動「機車保險從人因素」所面臨的問題、困難點或其他不同想法，並透過座談會進行意見交換，在結合保險機制提升道路交通安全前提下，規劃後續需要進一步分析探討的研究子題，以提供交通部推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」之幕僚意見參考。			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
106 年 12 月	92	非賣品	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： ☐ 密 ☐ 機密 ☐ 極機密 ☐ 絕對機密 （解密條件： ☐ 年 ☐ 月 ☐ 日解密， ☐ 公布後解密， ☐ 附件抽存後解密， ☐ 工作完成或會議終了時解密， ☐ 另行檢討後辦理解密） ☒ 普通			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

**PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

TITLE: A Survey of Motorcycle Premium Risk Factors Issues of the Compulsory Automobile Liability Insurance			
ISBN(OR ISSN)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER	IOT SERIAL NUMBER 106-209-3442	PROJECT NUMBER 105-SA103
DIVISION: Safety Division DIVISION DIRECTOR: Chang Kai-Kuo PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang Kai-Kuo PROJECT STAFF: Yeh, Tsu-Hung, Chou, Wen-Jing PHONE: 886-2-2349-6856 FAX: 886-2-2545-0429			PROJECT PERIOD FROM October 2016 TO December 2016
RESEARCH AGENCY: Soochow University PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chia, Kai-Chieh PROJECT STAFF: Lu, Ming-Ying ADDRESS: No.70, Linhsi Road, Shihlin District, Taipei City 111, Taiwan, R.O.C. PHONE: 886-2-2311-1531 ext.2903			
KEY WORDS: Compulsory Automobile Liability Insurance, Premium Risk Factors			
ABSTRACT: By the Compulsory Automobile Liability Insurance Act No.45, the premium is considered both human factors and car factors; however it could be only one of them depending on the social situation. In fact, the premium of motorcycles is considered only car factors. It would be more fair and reasonable if the motorcycle premium factors include both human and car elements, such as the number of accidents or the number of violations and hopefully, drivers and riders would be more careful while they drive. This survey is intended to find out the issues, difficulties, or other different ideas about the human factors of motorcycle premium by the implement organizations. Through the dialogue to exchange the views, in conjunction with the insurance mechanism to enhance the road traffic safety, and to plan the follow-up study issues. Relevant results can provide the Ministry of Transportation and Communications for promoting the premium rate of compulsory motorcycle liability insurance with human factors.			
DATE OF PUBLICATION December 2017	NUMBER OF PAGES 92	PRICE Not for sale	CLASSIFICATION ☐ RESTRICTED ☐ CONFIDENTIAL ☐ SECRET ☐ TOP SECRET ☒ UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications.			

目 錄

第一章、緒論.....	1
第二章、機車強制責任保險兼採從人因素課題背景	3
2.1 我國實施《強制汽車責任保險法》之立法沿革	3
2.2 我國《強制汽車責任保險法》之特色	4
2.3 我國《強制汽車責任保險法》實施現況	7
2.4 我國強制汽車責任保險制度與國外之比較	9
2.5 我國強制汽車責任保險費率訂定之討論	13
第三章、訪談紀錄	19
3.1 保險業者	19
3.2 金融監督管理委員會	23
3.3 交通部公路總局	24
第四章、座談會紀錄	29
第五章、後續最迫切需要的研究子題	41
附錄一 「機車強制責任保險採從人因素議題」座談會引言資料	61
附錄二 「機車強制責任保險採從人因素議題」座談會簽到表	69
附錄三 「機車強制責任保險採從人因素議題之訪問調查」成果 簡報.....	75

第一章、緒論

依據《強制汽車責任保險法》第 45 條第 3 款規定，保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則，但得視社會實際情形擇一採用之。目前實務上機車費率並未如汽車費率兼採從人因素，而僅考慮輕型或重型車種別。以公平性角度來看，若機車費率能比照汽車兼採從人因素，將違規肇事等因子納入加減費，應較能合理反映機車交通事故風險與理賠損失；另以事故預防角度來看，若將汽車、機車的重大違規行為(如超速、闖紅燈)納入加減費計算，當可促使駕駛人更加注意駕駛安全。

交通部有意推動強制機車責任保險費率訂定除「從車因素」外兼採「從人因素」，以期除教育、工程、執法、監理等面向的改善措施外，同時能結合保險機制，引導民眾往更安全的方向循環，以達提升道路交通安全之施政願景，及降低機車肇事傷亡之政策目標。

本訪問調查，希望了解實務單位對於推動「機車保險從人因素」所面臨的問題、困難點或其他不同想法，並透過座談會進行意見交換，在結合保險機制提升道路交通安全前提下，規劃後續需要進一步分析探討的研究子題。相關工作項目如下：

- 一、 訪問保險業者、金管會、公路總局等單位，就推動「機車保險從人議題」的可能問題，及相關需要探討或處理的議題。
- 二、 初擬「機車保險從人案」可能研究子題。
- 三、 籌劃及辦理座談會：
 1. 研提座談與會單位及人員名單，並負責聯繫邀請。
 2. 安排座談會場地，並負責會場庶務。

3. 準備會議資料，並於會中說明「機車保險從人案」可能研究子題之構想。
 4. 主持座談會，並負責整理會議紀錄。
 5. 增刪及修正研究子題方向及內容，研提最迫切需要的子題。
- 四、 完成成果報告書及簡報資料，提出後續最迫切需要的研究子題之RFP及時程、經費需求。
- 五、 配合交通部道安委員會議安排進行簡報。

第二章、機車強制責任保險兼採從人因素課題背景

2.1 我國實施《強制汽車責任保險法》之立法沿革

強制汽車責任保險係為補償汽車交通事故受害人基本損失之重要制度之一，各國為合理保障交通受害人之權益，每以法律強制汽車所有人或駕駛人應投保汽車責任保險。其政策性目的係在藉由強制汽車所有人投保責任保險，當被保險汽車肇事致受害人遭受損害，可由保險公司負賠償及給付保險金予受害人之責，使汽車交通事故受害人之損失獲得基本補償，並維護道路交通安全與秩序。

基於上述原因並在許多社會賢達及熱心人士的奔走推動下，我國政府爰參考其他國家立法體例，於民國 85 年 12 月完成《強制汽車責任保險法》（以下簡稱本法）之立法程序，並自民國 87 年 1 月 1 日起正式實施強制汽車責任保險，88 年 1 月 1 日將機車納入實施範圍。

由於《強制汽車責任保險法》明定汽車所有人應強制投保汽車責任保險，藉以落實政府交通管理政策之施政目標，基此，就其性質而言，強制汽車責任保險被定位為政府推行交通政策強制實施之「政策性保險」。

回溯《強制汽車責任保險法》的沿革，本法採單獨立法，於財政部時期即研擬完成本法（草案）報經行政院通過後送請立法院審議，於民國 85 年 12 月經立法院三讀通過，並於同年 12 月 27 日經總統明令公布，於民國 87 年 1 月 1 日起施行，民國 88 年 1 月 1 日再將機車納入實施範圍，藉由強制投保，將侵權行為賠償責任社會化，以交通事故受害人為理賠或補償對象，確保受害人獲得基本賠償。此透過政府立法實施之政策性保險，用以對抗經濟不安全，使社會大眾之生活多一層保障，降低汽車交通事故衍生之社會問題。

《強制汽車責任保險法》主管機關原為財政部，民國 93 年 7 月 1 日起，因政府保險監理業務之移轉，改由行政院金融監督管理委員會掌理，惟本保險除提供交通事故受害人基本保障外，尚有維護道路交通安全及秩序之政策性目標，本法涉及投保車輛範圍、汽車交通事故定義、未投保車輛取締、裁罰及受理救濟等內容，均與交通部主管業務有關，爰會同交通部辦理本保險監理業務。

本保險於實施五年後，當時之主管機關財政部鑑於本保險之重要性，並為制度之長遠發展與週詳計畫，曾委託學者、專家，就本法制度、法令及實務方面做全面檢討，進行本法實施後的第一次修法，於民國 92 年底完成本法之修正草案，經立法院三讀通過，並於民國 94 年 2 月 5 日公布實施。且為了配合強制汽車責任保險法之修正，主管機關會同中央交通主管機關公告「強制汽車責任保險法施行細則修正草案」、「強制汽車責任保險給付標準修正草案」及「強制汽車責任承保及理賠作業處理辦法草案」等，我國強制汽車責任保險全盤的檢討，至此，我國之強制汽車責任保險制度更臻周延。

2.2 我國《強制汽車責任保險法》之特色

審視我國強制汽車責任保險之內容，可謂相當周延，日本學者鈴木辰紀甚至認為「...從汽車交通事故對被害者能給予迅速、確實、周全的救濟補償來論，台灣之強制汽車責任保險應可謂為典範。」¹「是冠於世界的模範法律。」¹本研究嘗試將我國之《強制汽車責任保險法》特色臚列如后。

¹鈴木辰紀，廖淑惠譯，台灣強制汽車責任保險法之修訂，日中台三國之強制汽車保險比較，附錄「2006 年日本交通政策研究會之雜誌『日交研シリーズ C-44』」，頁 113-121。

一、賠償責任基礎採限額無過失責任

因交通事故，致受害人體傷、殘廢或死亡，除非受害人有故意行為或從事犯罪行為，否則在保險金額範圍內，加害人不論有無過失，保險公司應負起賠償的責任，讓受害人均能迅速獲得保險給付或基金補償，對受害人及家屬之救濟相當周全。

二、受害人（請求權人）有直接請求權

明訂受害人（請求權人）之直接請求權。原則上，一般責任保險的受害人不得直接向保險公司請求給付，僅得對被保險人請求損害賠償，被保險人為賠償後再向保險公司請求給付保險金，形成輾轉請求之情形，以致理賠時間拖長，對受害人較為不利。為加速理賠，我國《強制汽車責任保險法》規定，因汽車交通事故導致受害人傷害或死亡，不論加害人有無過失，請求權人得依規定直接向保險公司請求保險給付或向財團法人汽車交通事故特別補償基金（以下簡稱特別補償基金）請求補償。

三、設置財團法人汽車交通事故特別補償基金

強制汽車責任保險所補償之對象為投保汽車之交通事故，並未涵蓋未投保汽車及肇事逃逸等，我國《強制汽車責任保險法》特別參考美、英、日等國制度，於第三章規定設置特別補償基金，針對事故汽車無法查究者（肇事逃逸）、為未保險汽車者、為未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車，或全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車，所致汽車交通事故之受害人，由特別補償基金負補償責任，以彌補強制汽車責任保險之缺口。

四、維護保險費率之公平合理，減輕保戶負擔

本保險係採純保險費「無盈無虧」之精神，保險費率之訂定以兼

採從人因素及從車因素為原則，定期經由專業精算統計機構的檢討分析，以確保保費之合理性及可負擔性，並由本保險之主管機關會同中央交通主管機關擬訂，提經由社會公正人士組成之費率審議委員會審議通過後發布。

五、 理賠給付範圍明確

給付項目包括傷害醫療費用、殘廢及死亡給付三種，並訂有明確的保險給付標準。

六、 訂立罰則俾有效落實本法之實施

對汽車所有人未依法投保或未投保肇事者，由公路監理機關處以罰款。為維持強制汽車保險契約存續，課以保險人應為續保通知之義務。

七、 設立常態性專責單位

為使本保險之制度更完善，並就其他相關制度或議題進行研究及規劃，主管機關依本法授權，於民國 94 年以公務委託方式請財團法人保險事業發展中心辦理本保險精算統計、法規制度、財會準備金及資訊服務等相關研究發展事項，以及強制汽車責任保險查詢資料庫之維護。

2.3 我國《強制汽車責任保險法》實施現況

依據財團法人保險事業發展中心統計，我國強制汽車責任保險實施現況如表 1，汽車部分至 2016 年底有效保單 778 萬件(同時期汽車登記數為 784 萬輛)、保費收入 102 億元，其中純保費約占 71%，超過 72.6 億元；近 10 年承保車數持續呈增加趨勢，但純保費自 2007 年至 2011 年因費率調降而呈下降趨勢，2012 年、2013 年更發生純保費不足以支應實際理賠支出的情形，其後純保費始緩慢增加。

機車部分截至 2016 年底有效保單 1,097 萬件(同時期機車登記數近 1,367 萬輛)、保費收入近 64 億元，其中純保費約占 75%，超過 47.7 億元；觀察保險理賠之責任分攤額佔純保費比率，自 2010 年起至 2016 年純保費一直不足以支應實際理賠支出，顯示機車保險費率應有調高必要。

表 1 強制汽機車責任保險統計--汽車部分

單位：千元

年/月	承保車數	保費收入 ²	有效保單件數 ³	純保費	保險理賠之責任分攤額 ⁴	保險理賠之責任分攤額佔純保費比率
2005	6,720,993	11,961,357	6,820,546	9,513,479	-	-
2006	6,808,623	11,748,758	7,092,863	9,297,415	-	-
2007	6,884,785	11,774,590	7,195,206	9,315,550	6,975,734	74.88
2008	6,882,734	11,231,651	7,326,516	8,813,411	6,200,309	70.35
2009	6,830,751	10,311,432	7,353,094	7,909,253	5,918,509	74.83
2010	6,987,173	9,583,025	6,809,865	7,092,024	6,125,611	86.37
2011	7,229,004	9,317,479	6,986,900	6,672,733	6,440,367	96.52
2012	7,321,361	9,377,767	7,126,638	6,695,588	6,967,658	104.06
2013	7,570,537	9,635,741	7,300,827	6,863,221	6,928,052	100.94
2014	7,849,993	9,938,297	7,497,933	7,069,419	6,826,466	96.56
2015	7,800,952	9,916,917	7,663,460	7,060,235	6,452,479	91.39
2016	8,036,421	10,216,449	7,783,051	7,264,258	6,409,128	88.23

表 1 強制汽機車責任保險統計--機車部分 (續)

單位：千元

年/月	承保車數	保費收入 ²	有效保單件數 ³	純保費	保險理賠之責任分攤額 ⁴	保險理賠之責任分攤額佔純保費比率
2005	5,372,360	5,560,735	8,772,617	4,105,294	-	-
2006	5,785,535	6,040,757	9,059,956	4,489,769	-	-
2007	5,916,023	6,158,179	9,425,775	4,587,885	3,949,672	86.09
2008	6,295,020	6,472,705	9,906,000	4,825,643	3,868,232	80.16
2009	6,261,670	5,917,256	10,137,891	4,302,969	3,963,819	92.12
2010	6,583,608	5,765,418	9,930,762	4,218,137	4,357,122	103.29
2011	6,776,315	5,778,868	10,153,998	4,293,196	5,251,462	122.32
2012	6,965,669	5,908,754	10,370,494	4,402,618	5,519,706	125.37
2013	7,334,275	6,048,369	10,614,309	4,558,652	5,908,217	129.60
2014	7,648,574	5,956,371	10,695,439	4,454,389	6,194,073	139.06
2015	7,918,295	6,146,477	10,796,855	4,606,204	5,727,609	124.35
2016	8,314,601	6,374,896	10,970,006	4,772,869	5,937,732	124.41

資料來源：財團法人保險事業發展中心

註：

1. 當年月數字係年初至當月末累計數。
2. 本表保費收入係指當期所計之簽單保費(包含預期損失，保險人之業務費用，安定基金與費率精算、研究發展、查詢服務、資訊傳輸等健全本保險之費用，但不包含特別補償基金之分擔額)。
3. 本表之有效保單件數統計於2009年12月之前係以統計截止月份為計算基礎，自2010年1月起調整為統計截止日期，即以統計當月最後一天為準。
4. 本欄位數字為保險理賠在肇責基礎下之分攤額，係將年度已付賠款金額採用肇責基礎轉換計算，為費率計算基礎之保險成本之一；其中保險理賠係指已付賠款，其因未決賠案尚無法確認肇事責任比率，故該金額不包含年末未付賠款與年初未付賠款之差額。
5. 本表以業務統計為基礎與其他表以財務會計為基礎不同。
6. 保險費係屬預估性質，並於簽訂保險契約時收取，保險事故發生於保險期間內而理賠給付則可能於保險期間或其後年度為之，故應以長期觀察(純)保費收入與保險理賠之責任分攤額之發展情形，方為適當。

2.4 我國強制汽車責任保險制度與國外之比較

強制汽車責任保險之立法，各國國情、治國理念及經濟體制不同，其採用之模式及所提供之保障範圍亦因而有異，惟其政策目的皆一致，運用保險原理，事先預防及減少使用汽車所可能造成人民身體傷亡或財物損失的救濟制度。

廿世紀初，歐美國家就開始通過強制汽車責任保險立法，明確要求汽車所有人或駕駛人必須投保責任保險，並針對未投保行為制定懲罰和制裁措施，以確保汽車事故有充分資金對交通事故受害第三人進行賠償。例如 1912 年挪威施行了繳交保證金以換取駕駛執照的制度，並於 1926 年 2 月 20 日開始實施強制汽車責任保險；丹麥於 1918 年 3 月 20 日開始實施強制汽車責任保險；美國麻塞諸塞州、紐澤西、瑞典、英國分別於 1927 年、1928 年、1929 年、1930 年通過相關立法，正式推行強制汽車責任保險。法國、德國等歐洲國家和日本、新加坡等國亦於廿世紀中期前後相繼引入強制汽車責任保險制度。

1972 至 2005 年，歐盟為了統合各成員國強制汽車責任保險法律上的差異，促進單一市場中人員和貨幣的自由流動，擴大對道路交通事故受害人的保障，連續通過有關強制汽車責任保險的 5 次指令，對成員國內強制汽車責任保險立法工作進行統一和協調。

大陸地區於 2006 年 3 月 21 日公布機動車交通事故責任強制保險條例，2006 年 7 月 1 日正式實施。

目前世界各國越來越重視強制汽車責任保險在促進道路交通安全、維護公眾財產安全及社會穩定等方面的功能，紛紛以法律形式對其進行強制和規範，並隨著社會經濟的發展，不斷提高保障金額及範圍。根據 2006 年 10 月在國際法學會的保險研究小組的研究報告，截至 2006 年，在全球 194 個國家地區中，共有 164 個國家或地區實施

了強制汽車責任保險。以下參考游斯然(2011)²將台灣與中國大陸、日本、泰國、英國、美國及馬來西亞等國之強制汽車責任保險之制度作一比較。

一、在主管機關方面

各國保險監理除委由保險監理官外，尚有交通監理方面事項，故立法例上，日本採雙重管理制，在其《汽車損害賠償保障法》中規範保險方面的監理主要由金融廳下屬保險事務部負責，但因有關事務與交通行政等事項密切相關，金融廳在對其辦理某些行政許可手續時，一般也需徵得國土交通廳的同意。我國《強制汽車責任保險法》對交通相關事項之監督管理，例如汽車之範圍、強制投保義務人投保等，因需與交通監理作業相配合（如行照與車輛檢驗之實施）等因素，故於第4條規定交通部負有協助義務以切合實際之需要，但主管機關為金融監督管理委員會。中國大陸的《道路交通安全法》規定主管機關為國務院保險監督管理機構（保監會）、泰國的《機動車受害人保護法》規定主管機關為商務部之保險監理委員會、英國的《道路交通法》規定主管機關為財政部金融服務局、美國則為各州保險監理官（有關保險事務的立法與監理權限隸屬各州）、馬來西亞的《道路交通法》規定主管機關為中央銀行。

二、在實施日期方面

美國 1927 年麻塞諸塞州開始規定每一州民在取得駕駛執照或車輛牌照之前，必先購買強制汽車責任保險，至 1950 年代，強制汽車責任保險在各州逐漸實施，如：1956 年，紐約州實施，1957 年北卡羅來州實施。目前除了新罕布爾州及威星康斯州外，美國 48 州和哥

² 游斯然，七國(地區)之強制汽車責任保險制度之比較，保險大道，61 期，2011 年 6 月，頁 56-61。

倫比亞特區都完成強制汽車責任保險立法工作。中國大陸的實施日期為 2006 年、日本 1955 年、泰國 1993 年、英國 1930 年、馬來西亞 1987 年。

三、在歸責原則方面

駕駛汽車所致侵權行為的歸責原則，可分為以下三種態樣，即曾經占絕對多數的傳統過失責任，逐漸轉向嚴格責任或無過失責任。

(一) 過失責任 (liability)

英國對汽車侵權法上仍以過失責任為主，雖然法院判決上，對汽車駕駛人注意義務的要求有所提高，逐漸加重駕駛人舉證責任，必須證明自己已盡相當義務，但仍不屬於嚴格責任的範疇。美國的 38 州（含不強迫投保的新罕布爾州及威星康斯州）與英國情況類似。馬來西亞亦採過失責任。

(二) 嚴格責任 (strict liability)

在嚴格責任制下，汽車駕駛人或所有人應對受害人負損害賠償責任，受害人請求賠償時無須舉證，但損害之發生係因不可抗力之事故所導致（如地震、土石流）或汽車駕駛人或所有人能證明非出於其過失者，不在此限，例如日本及德國實施此制度。大陸機動車交通事故責任強制保險條例第 21 條、第 23 條規定，強制汽車保險之被保險人就交通事故所致損害負絕對責任，此與台灣相同，但如能證明其對交通事故的發生無過失者，得減輕其賠償責任，所以也稱為混合制。

(三) 無過失責任或絕對責任 (absolute liability)

目前我國《強制汽車責任保險法》即屬限額無過失責任，除非受害人有故意或從事犯罪行為，否則在保險金額範圍內，加害人不論有無過失，保險公司應負起賠償的責任。而泰國屬於限額無過失責任與

過失責任的混合制。

除了以上較為典型的三種歸責原則外，美國在傳統過失責任制下，往往為民事訴訟支付昂貴的律師費及其他訴訟成本，這些成為保險成本的重要因素，為減輕被保險人的保費負擔並且方便被保險人從自己保險公司獲得賠償，於是發展出無過失制(no-fault)，目前有 12 州實施。其特點如下：(1)第一人保險之人身傷害險（personal injury protection, PIP），賠償對象為駕駛人(依各州有的包含被保險人家屬)、乘客及行人之醫療費用、收入損失、喪葬費用和部分精神賠償。(2)不考慮交通事故當事人的過失責任。(3)在一定限額內，嚴格限制侵權責任之訴。

四、在第三人直接請求權方面

第三人直接請求權係指受害第三人得直接向加害人之保險人，請求給付保險金之權利，僅大陸目前未規範，而美國採過失責任之州，受害人並未有此權利，採無過失保險之州則有直接請求權。此外，我國與日本、泰國、英國的制度有第三人直接請求權；而馬來西亞在某些條件下，受害人可以直接向保險請求，例如：加害人破產等。

五、在賠償範圍方面

強制汽車責任保險的賠償範圍一般分為人身傷害賠償與財物損失賠償，在人身傷害賠償和財物損失賠償項下又可包含許多具體項目，各國差異很大。目前絕大多數國家或地區（122 個）都包含兩者賠償範圍，僅有少數國家或地區僅包含人身（42 個）。

2.5 我國強制汽車責任保險費率訂定之討論

我國強制汽車責任保險於民國 85 年立法，於統計資料允許及監理政策配合之下，乃明文規定費率訂定兼採從車及從人因素，使保費能反映各風險族群之危險程度，以符合保險費公平原則，此舉有損失預防誘導的作用，立意頗佳。

依據陳繼堯（2006）所著之「汽車保險理論與實務」中認為從車因素包括汽車型式大小、用途、廠牌、車齡、使用性質；從人因素則包括年齡、性別、肇事紀錄、違規紀錄、婚姻狀況、職業、不良嗜好、吸毒、服用施打違禁毒品、駕駛年資、駕駛訓練、學校成績等。

現行強制汽車責任保險之費率計算，同時考量從車及從人因素，從車因素按自小客、自小貨、客貨車等不同車種計算不同的基本保費外，兼採從人因素按車主不同年齡、性別、違規肇事、酒駕紀錄等納入加減費計算。此一計費方式雖使保費計算相對複雜，但較能符合費率訂定的公平原則，即保險費率更能貼近各族群的危險程度。

反觀強制機車責任保險之費率訂定，僅依據從車因素考量機車之排氣量（輕型、重型），而未將從人因素納入訂定費率之考量，其主要原因在於就被保險人觀點及機車強制責任保險之推行而言，兼採從人因素計費之成本大於效益。

陳彥而（2007）³就曾經實際將機車責任保險投保與出險理賠資料的各項變數進行交叉分析，建議為使費率的訂定較符合各風險族群的危險程度，強制機車責任保險應該納入從人因素裡的年齡；若機車的替代使用情形會影響採計從人因素的成效，可考慮直接對擁有機車駕駛執照者收取保費。同時，排氣量的分組標準亦可再細分。

³ 陳彥而，強制機車責任保險費率因素之探討，逢甲大學保險學系碩士論文，2007 年。

回顧我國《強制汽車責任保險法》85 年 12 月 27 日公布條文第 41 條係有關費率之訂定，條文內容如下：

第 41 條 本保險費率由財政部會同交通部擬訂，提經社會公正人士組成之費率審議委員會審議。
保險費率之訂定，應兼採從人因素及從車因素。
保險費率應視被保險人有無因違反交通規則而肇事之紀錄增減之。

探究其立法意旨有三，其一、為維持保費公平合理原則並彰顯汽車保險之屬人性質，爰於第 1 項及第 2 項明定保險費費率由財政部會同交通部定之，以及保險費費率之釐定與調整應兼採從人因素及從車因素。其次、所謂從人因素，包括被保險人及駕駛人之性別、年齡、婚姻、駕駛年資、違規紀錄及肇事紀錄。所謂從車因素，包括被保險汽車之車輛種類、使用性質、行駛里程、行駛地區及安全配備。其三、為鼓勵被保險人守法並避免發生汽車交通事故，另方面對於疏於注意之被保險人加以適度之懲罰，爰訂定第三項之費率增減因素，以昭公允。

依據 94 年 2 月修正後《強制汽車責任保險法》第 45 條第 1 項之規定，強制汽車責任保險費率由主管機關會同中央交通主管機關擬訂，提經社會公正人士組成之費率審議委員會審議通過後發布之。第 45 條第 2 項規定費率擬訂工作，得委託適當專業機構辦理。第 45 條第 3 項則明訂保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。但得視社會實際情形擇一採用之。

事實上，依照《強制汽車責任保險法》修法前原條文第 41 條第 3 項以被保險人有無因違反交通規則而肇事之紀錄作為加減保險費之依據，本屬從人因素，本法既兼採從人因素及從車因素，無另行規定之必要，因此在 94 年修法時加以刪除之。而本法原條文雖謂保險費率計算應兼採從人及從車因素，惟鑑於機車若採從人因素則因行政成本過高，故例外得由費率審議委員會視實際社會情形擇一採用從人因

素或從車因素，因此修法時修正了第3項。

同時，為建立完整之汽車承保、理賠紀錄資料庫，提供各保險公司承保時，能查詢被保險人及被保險車輛之過往肇事理賠紀錄，以落實加減保費制度，應建立保費查詢機制，爰於修法時增訂第五項「主管機關得委託專業機構辦理保險費及其他相關資訊之查詢服務。」

至於保險費視被保險人有無違規肇事而加減費的前提條件，財政部曾於90年11月22日台財保第○九○○○六二二五三號函說明如后：「本法第四十一條第三項（即現行法第四十五條，惟該項修法時刪除）規定，保險費率應視被保險人有無因違反交通規則而肇事之紀錄增減之，換言之，該項規定本險保險費加費之前提條件有二：一、被保險人違反交通規則，且二、須有肇事紀錄者。亦即 貴部計劃將汽、機車交通違規紀錄而無肇事紀錄者列入本險保險費加費之從人因素，與現行本法規定有未符之處，爰建請 貴部提立法修正案，本部將配合政策並依本法規定辦理；又，交通違規列入本保險從人因素，在美國有些州有採行，但方式不一，其實除修法外，首須先確定何種「違規」始須予加費，在美國各州多以「嚴重違規」(serious violation)為限，如肇事逃逸 (hit-and-run)、酒醉駕車 (drunk driving)、蓄意撞人等，並非所有交通違規均予納入從人因素予以加費，否則將使問題過於複雜；至於實施從人因素之相關配套措施亦須先完成，如：交通監理單位必須規劃公平合理且能將違規情形量化之交通違規制度，並提供已量化的違規完整資料庫，俾供本保險費率精算之統計依據以及保險業承保本保險時之保險費加減費之依據。」

有關「強制險保險費率之訂定，兼採從人因素及從車因素問題」，財政部保險司曾於92年7月23日台保司七字第○九二○○四二四五七號函說明「查依據強制汽車責任保險法第四十一條第二項（即現行法第四十五條第三項）規定：保險費率之訂定，應兼採從人因素及從

車因素，營業汽車雖無採從人因素，惟仍會採計該車以往因違規肇事之紀錄，因此來函所述營業車輛過戶其保險費率均相同乙節，似與相關法令規定不符；此外，若車輛過戶而未向保險公司辦理強制汽車責任保險過戶手續，則原保險將屆滿時，保險公司仍將寄送續保通知至原車主而非新車主，因此極易造成新車主忘記續保之情事。」

有關「機車強制險目前尚未施行無肇事減費」的問題，財政部 93 年 1 月 15 日台保司七字第○九三○七○○四八五號函認為「基於從被保險人觀點及本保險制度之推行而言，機車實施從人因素之成本大於效益，因此，機車強制險目前尚未施行無肇事減費（餘略）。」

有關「汽車強制險實施加減費之理由及計算方式」的問題，金管會保險局 94 年 8 月 25 日發文保局四字第○九四○○一○七五八○號函說明「一、現行汽車強制責任保險之制度，對於未發生違規肇事者，其續保保費得享有減費十%，倘有發生違規肇事時，每一次須加費三十%，其主要目的在配合交通安全政策，促使被保險人注意行車安全，至於機車強制責任保險部分則尚未實施加減費制度。現行加減費幅度不同之制度設計，世界各國多採行之。二、有關加減費係數多寡問題，每年均會依據強制汽車責任保險法第 45 條第 1 項規定由社會公正人士組成之費率委員會審議通過調整之。加減費幅度亦必須淺顯易懂，俾使人民遵循。如加費幅度過巨，是否易促使原車主以親友為新車主方式逃避，則該制度前述目的恐更無法達成。三、關於前開建議，本局仍會錄案於費率委員會審議時討論。」

有關「汽車強制險實施無肇事減費之計算方式」的問題，金管會保險局 94 年 10 月 14 日保局四字第○九四○二一○五九六○號函認為「一、自用小客車被保險人為年齡 32 歲女性者，若適用等級為一（即連續三年以上無肇事理賠紀錄），其一年強制汽車責任保險費為新臺幣 1,409 元。二、無肇事減費之法源係規定在原強制汽車責任

保險法第 41 條第 3 項：保險費率應視被保險人有無因違反交通規則而肇事之紀錄增減之，至減費標準則可於前揭網站查詢。三、若被保險人原在 A 保險公司投保，次一年在 B 公司投保強制汽車責任保險，仍有上述規定之適用。但依據本會九十四年六月廿二日發布之「強制汽車責任保險承保及理賠作業處理辦法」第十三條第二項規定：「被保險人中斷投保時，該違規肇事理賠等級以最後一次投保等級為準；若最後一次投保期間不足九個月時，該期間內無肇事理賠紀錄，不予計算，仍以其再上一年度之等級為準；如該期間內有違規肇事理賠紀錄時，則應加計該紀錄以計算其係數及適用之等級。（餘略）。」

第三章、訪談紀錄

3.1 保險業者

一、訪問第一產物保險股份有限公司

時 間：105 年 12 月 16 日（星期五）09 時 30 分-10 時 30 分

受訪對象：

1. 陳仁傑副總經理
2. 個保事業群汽車保險部 陳昌宏經理

訪談重點紀錄

1. 關於第一階段機車強制險先比照汽車費率訂定方式納入從人因素的問題，機車實施納入從人因素計費與投保率有關，目前汽車必須定期車檢，可以有檢核是否投保的機制，但是機車取消定期換發行照後，幾乎沒有可以檢核的機制；加上離開大臺北都會地區之外，警察對於機車的查察亦相當寬鬆，幾乎沒有查核的機制；因此，如果讓強制險的投保方式複雜或增加保費，恐怕都將降低投保率。其次，機車數量不少，行政成本亦須考慮。因此，目前僅採從車因素。
2. 有關可否利用機車排放廢氣環保檢查時進行查核的方式，其一因為環保檢查亦不具強制性、其次離開台北都會區，亦有困難。
3. 就機車而言，因為數量龐大，肇事比率相對不高，目前機車保費不高的情形下，如果改採從人因素重新計算，以平準保費為原則的話，保費幾乎一定都會增加。因為重新計費後，大家一定都先從第四級開始計費，一般人的保費也可能增加。
4. 目前的狀況是一旦發生汽車與機車的事故，通常強制險都是由汽

車全部吸收。目前機車強制險部分準備金是適足的，其原因就是發生汽車與機車的事故時，幾乎都是由汽車保險負擔。一般而言，如有機車與汽車發生交通事故，機車騎士較汽車車主容易傷亡，惟在無過失基礎下，通常係由汽車強制責任保險之保險公司支付保險理賠金，並反映於現有汽車強制責任保險之統計數據，而機車理賠金額之統計數據則尚未反映肇責成本，因此，目前機車強制險已累積之特別準備金較高係因並未完全反映過去機車部分之肇責成本所致。

5. 目前機車保險市占率最高的是富邦、國泰、新光，佔有相當大的市場，約 70%。
6. 機車的投保通路非常多而複雜，實施從人因素，查詢困難，行政成本亦高。目前機車投保的通路包括眾多機車行，連電腦都沒有，未必有網路能夠連線查詢從人因素，有實施的困難。
7. 機車強制險的第一前提就是投保率要高，所以如何稽核機車是否投保強制險、提高投保率是最重要的前提。
8. 機車強制險續保投保率也可能受到不保險的罰則偏低而無法提高。
9. 機車強制責任險的精神是無過失責任，補償受害人，但是受害人未必沒有責任，其中是有矛盾之處。
10. 目前「從人」事實上是「從車主」而非實際駕駛人，在此情形下納入「從人因素」也未必符合邏輯。以後甚至可能機車任意險的部分都不再考慮「從人因素」。

二、訪問新安東京海上產物保險股份有限公司

時 間：105 年 12 月 16 日（星期五）11 時 0 分-12 時 10 分

受訪對象：

1. 簡仲明總經理
2. 精算部 黃明慧科長
3. 精算部 徐豈庸副科長

訪談重點紀錄

1. 強制汽車責任保險將酒駕納入計價時也做過非常深的思考與精算。因為費率計算都必須有對價，酒駕的風險對價關係還可計算，但是超速、闖紅燈等違規行為的對價關聯度不太夠，除非政策面要強制推動，否則未來較難面對大眾對於費率的質疑。
2. 保險保費必須反映成本，違規行為人相對小眾，如果讓違規行為人負擔實施從人因素的附加費用，則保費增加很多，難以執行；如果是讓全體一起分擔，則對守規矩的人不公平。
3. 當時納入酒駕也是政策性的作為，因為對價關係聯結到費率也不好精算。酒駕這群人，風險高，符合常理判斷，風險高必須負擔較高的保費；但風險高是不是一定理賠高，必須驗證，從資料來看，反而有些人，前一年發生酒駕，但次年理賠未必高，顯著性不夠，因此，造成對價精算的困擾。強制險原本就是政策性保險，若政策一定要推，還是可以推的，風險高就付高保費。
4. 理論上，保險精算是用過去的成本做分攤，但是未來是否如此，卻未必；過去這群人造成的損失，因此保費增加，但是未來是不是這群人造成損失，也不一定。
5. 一般強制保險，並沒有將生命價值完全納入考慮。

6. 保險業辦理強制險是無盈無虧，如果政策上要推動，保險業也是可以配合，業者較關心的是執行的成本。其中，機車的實施成本較高，且機車的投保率僅約 80%，因為，目前機車投保的通路相對複雜，一般投保通路無法查詢，投保便利性將受影響，投保率可能再降低。
7. 實施從人因素的查詢成本非常高，必須逐筆查詢，成本非常高，一定也會影響投保率。
8. 執行的成本可能是全體一起分攤，不合理；若由違規者分攤，可能是天價，將導致駕駛人逃費；如果能由政府吸收，則較具可行性。
9. 目前酒駕增加的保費是由保發中心核算後提供資料給保險公司查詢。
10. 強制險的推動愈簡單愈好，才容易成功；換言之，如果設計得過於複雜，則可能發生執行成本、投保率等問題，而影響強制險的推動。目前包括車行在內的多元通路之所以可行，也是因為制度設計得相當簡單，機車強制險投保查詢簡單，只有輕型與重型兩類，相當容易銷售推動，未來如果每一件都需要查詢，作業複雜度增加，要考慮投保率是否可能降低。
11. 未來若要考慮從人因素，比照汽車強制險納入從人因素的作法，只要費審會通過，不需修法。納入酒駕因素社會接受度較高，若納入超速、闖紅燈其實也是一樣的情形。但是精算未必能有明確對價，必須依靠政策強制推動。
12. 另外的一種做法是將保費加費的部分放在罰單上，增加其關聯度。可以用過去的成本，運用保險資料，計算違規發生事故的這一群人的理賠總成本，以此理賠總成本讓違規的人分攤，隨罰單徵收。

換言之，保險成本可以考慮進來，但是即時由罰單徵收。何況加在保險上，可能違規人將車輛過戶，未必能將此一保費加在違規當事人身上，隨罰單徵收反而能解決此一問題。

13. 兼採從人因素增加的行政成本每件約 30 元，若以 700 萬輛機車計算，則總成本約 2 億餘元。

3.2 金融監督管理委員會

本研究彙整金管會保險局張玉輝副局長 2016 年 12 月 13 日（星期二）針對機車強制責任保險納入從人因素，接受媒體訪問所提意見如下：

1. 目前強制險兼採從人因素的困難，首先、強制險要達到高投保率的目標，因此，當初管理採從車，依據車主的車籍管理方式投保。
2. 關於強制車險要從「認車不認人」，改以「認人不認車」有三大困難點，一是「認人」後，有駕照、沒有購買車輛、甚至不開車者，就必須要投保強制險，似乎會有推動的困難，民眾未必能接受？二是強制車險須維持高投保率，讓上路車子都要投保，如何控管開車者都有投保？三是國外車險都是商業保險，才採「認人不認車」，與國內強制車險不同，且車子領牌照，可跟隨車籍管理，若要改認人，恐需翻修制度。
3. 目前強制險已把超速和闖紅燈「肇事」納入加費因子。對超速、闖紅燈等重大違規者，尚未有肇事，就需拉高車險保費，這需要考量成本效益，因重大違規的資料收集、查詢需要成本，這些成本反會拉高全體保戶的保費，等於加諸安全駕駛的保費。目前超速、闖紅燈若有肇事，就算在肇事紀錄中，隔年強制車險的保費就會提高，而酒駕則是因有追償機制（指保險公司賠償後，可向

肇事者求償)，才可以獨立出來，另外加費。

4. 對於酒駕，自103年3月推動強制險一次加費新台幣2,100元制度後，截至今年9月底，因酒駕加費共有4萬6825件，強制險保費總加費達9,833萬元。
5. 若把超速、闖紅燈納入加費因素，等於未來每筆保單都需要與交通部的資料庫進行核對，保險公司相關資料蒐集以及驗證的成本也會墊高，進而影響整體保費提高，即使是優良安全駕駛強制險保費也可能會增加，等於懲罰一般安全駕駛。因此，強制險保費計算除了從車因素外再加上從人因素，還需要再與交通部討論評估。
6. 現行強制險女性保費低於男性，再加上強制險投保採從車管理，因此，一般常出現車輛登記在太太名下，實際駕駛人卻是先生的現象。

3.3 交通部公路總局

由於時間急迫，本計畫徵詢彙整公路總局監理組及資訊中心同仁就提供機車相關資料串接有無困難提供意見，並彙整公路總局台北區監理所板橋監理站同仁對於機車取消定期換發行照後是否影響強制責任投保率之相關意見如下：

1. 公路總局提供機車車主資料、擁有機車駕駛執照者之資料並無任何技術上的困難，目前「第3代公路監理資訊系統」(以下簡稱M3)能滿足現階段車駕籍、汽燃費、牌照稅、違規裁罰等公路監理業務需求。
2. 目前M3經交通部同意提供外部機關多項監理資料，除援例提供原

M2提供之介接服務外，並於103年增加國道高速公路局高速公路電子收費系統(ETC)、警政署駕駛人管理系統，以及直轄市交通停管單位停車管理系統等新介接需求。

3. M3系統管理全國機動車輛與駕駛人，至104年12月底經統計的機動車輛登記數超過2,140萬輛，較去年同期增加11萬5,000多輛；領有駕駛執照人數超過2,758萬人次，較去年同期增加43萬4,000多人次。
4. 目前公路總局提供相關資料的依據是104年10月5日函送交通部的「各類公路監理收費加值應用服務處理原則」，其中對於政府機關資訊服務之處理原則係介接機關與中華電信契約委託關係，原則不介入中華電信針對該類服務收費行為。
5. 目前在違規裁罰管理方面，可提供人車歸戶查詢。未來將可提供全國監理人車歸戶，將駕駛人管理及車輛管理業務提升為以自然人與法人為主體，注入違規裁罰、駕訓班、運輸業、稅費監理元素，發展出人車歸戶的概念，建立監理服務統整車、駕籍資料的人車歸戶系統。
6. 在強制執行方面，系統將可提供汽燃費、交通違規、強制險、公路法75條未結清案件（逾期且已合法送達）與法務部行政執行署執行分署之資料交換平台，以移送對象取得稅捐單位財產和所得，進行挑檔、移送執行、債憑、註記、回饋檔匯入匯出等作業，透過公權力追討欠費、罰鍰。
7. 在機車取消定期換發行照對於強制險投保的影響方面，自102年1月起一般自用小汽車及機車列為免申請換發行車執照之車輛；在免換發行照實施前，公路監理機關於定期換發行照通知單上均載明行照換發之規範及提具要件，要求強制險之有效期間應在30

日以上，此將強制汽車責任險與定期換照勾稽捆綁，除了提醒車主投保強制險，亦是請其善盡社會責任之一種制約，另「強制汽車責任保險法」第15條保險人應於保險期間屆滿30日前通知要保人續保；惟取消定期換照政策施行後，對於250c.c 以下的機車，除保險公司定期通知投保強制險外，則由民眾負自主性管理之責。

8. 我國目前機車未實施採從人因素計算保費，係基於避免增加投保手續複雜性、無肇事紀錄之保險人保費不減反增（因投保成本增加）、鄰近國家也未實施肇事加減費制度（日本）等理由，故目前機車尚不實施依有無肇事理賠紀錄而加減費措施，目前汽車強制責任險1年保費約1,600餘元，機車每2年約1,100至1,500餘元。
9. 另針對酒駕部分，自民國103年3月1日開始，若是被保險人酒後駕車遭警方取締將列入該被保險人所駕駛車輛車主的紀錄，每有1次違規紀錄將加費新臺幣2,100元，且不限車數及加費金額上限，保險公司在承保時，將透過保發中心查詢被保險人前一年是否有酒駕違規紀錄，作為加費的依據。依據強制汽車責任保險法第49條之規定，投保義務人未依本法規定訂立本保險契約，或本保險期間屆滿前未再行訂立者，經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路主管機關處以罰鍰。為汽車者，處新臺幣3,000元以上6,000元以下罰鍰；為機車者，處新臺幣1,500元以上3,000元以下罰鍰；若未投保肇事者，由公路監理機關處新臺幣6,000元以上30,000元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。
10. 分析民眾被舉發未投保原因：(1)未依法令之規定辦理投保。(2)機車不似汽車有定期檢驗車輛制度會促使車輛所有人注意按時投保。(3)強制汽車責任保險契約屆期未辦理續保。

11. 舉發案件未辦理結案之原因大略為：(1)罰款金額過高：處分之罰鍰金額較一般交通違規案件之罰鍰金額高（例如機車或自用汽車不依限期參加定期檢驗或臨時檢驗處新台幣9百至1千2百元，而汽車未投保強制險處3千以上1萬5千元以下；未投保汽車肇事處6千以上3萬元以下罰鍰）。(2)處分書無法送達：違反強制汽車責任保險事件之舉發通知單、裁決書均以雙掛號送達處分書，非由警察人員當場掣單交予民眾，又民眾住所已遷移，常未依道路交通安全規則第23條第1項規定至公路監理機關辦理汽車所有人地址變更登記，故公路監理機關依車籍地址寄送處分書，常遭以遷移不明、查無此人等由退回，處分書送達率僅4成，結案率僅2成多。(3)非當場舉發案件：民眾質疑警察舉發交通違規案件（違反道路交通管理處罰條例）之時，未查驗保險證即逕行勾記未出示保險證，而於事後甫接獲違反強制汽車責任保險通知（非當場舉發），質疑程序之完備性。(4)未接獲續保通知，常遺忘保險已逾期應即時辦理投保。
12. 取消定期換照政策之實施與違反強制汽車責任保險法僅為短期衝擊，並無長期性的正相關。
13. 我們以舉發率為依據，發現到102年實施免換發行照後，強制險違規舉發案件與舉發率確實有微微增幅，隨舉發之行政處分之裁處，民眾略有警惕而於102年度末其舉發案件相較就貼近往年水準。
14. 我們再以違規民眾的主要原因調查探究，發現「忘記投保」的比例有明顯的上升，這說明了確實是因為實施免換發行照後，短期間有導致民眾容易忘記投保，以致於受罰，雖然隨著政策實施之時間越久，未投保而舉發之民眾比起免換發行照實施前，同期人數之差異有越來越相近的趨勢。

15. 為提升投保率，建議採行下列措施：(1)警員開單：明確規定執勤員警舉發違反強制汽車責任保險事件之程序，「應查驗保險證」，以避免執勤人員怠於查驗強制汽車責任保險證，或未予告知未投保事宜，造成人力浪費與民怨，另亦可兼具提醒民眾投保強制汽車責任險，以降低其再度觸法之可能性，減少監理裁罰人力。(2)保險公司：規定保險公司應於保險期間屆期前1個月前，以書面通知被保險人續保，改善民眾未接獲保險到期之通知，易疏忽辦理續保。(3)監理機關：公路監理機關於相關監理文書，提供欄位或利用各種與民眾、媒體接觸的機會，協助宣導（如機車初考領講習、下鄉考照服務、電台訪問…），透過公私協力，強化公路監理與投保強制汽車責任保險機制之規定，加強民眾注意投保。

第四章、座談會紀錄

為瞭解各相關單位對於推動實施機車強制責任保險之費率訂定兼採「從人因素」之意見，本研究特別辦理「機車強制責任保險採從人因素議題座談會」，會議紀錄如后。

機車強制責任保險採從人因素議題座談會議紀錄

時 間：民國 105 年 12 月 21 日（星期三）上午 09 時 30 分

地 點：交通部運輸研究所 7 樓運輸規劃科技研究室

（臺北市松山區敦化北路 240 號）

主 席：運研所運安組張開國組長

東吳大學海量資料分析研究中心賈凱傑主任

出 席 者：中央警察大學曾平毅教授、東吳大學詹芳書教授、金融監督管理委員會、財團法人保險事業發展中心、中華民國產物保險商業同業公會、財團法人汽車交通事故特別補償基金、交通部道路交通安全督導委員會、交通部公路總局

列 席 者：交通部運輸研究所

請 假：淡江大學陳菟蕙教授、交通部路政司

記 錄：黃千倫助理、盧宣蓓助理

壹、宣布開會

貳、主席報告：(略)

參、引言報告

如附錄一。

肆、發言紀要

一、 主席張組長開國

1. 希望能從各個角度來改善交通安全，保險是思考方向其中之一，但提到的事項不一定是「保險」專業執行的，需釐清問題種類。
2. 今天的座談會就是希望知道還有哪些課題與困難是必須進一步釐清與深入研究的，例如：從人因素就有很多不同說法：其一是指保險標的是「車子」，只是把人的因素考慮進去；其二則是指保險標的是「駕駛人」。交通界對於兩種說法認知常有不同，以交通觀念來說，通常事故發生起因於「駕駛人」，因此希望從駕駛人的層面進行積極的管理，提升安全；但是以保險角度來看，或許無法單單藉由「從人因素」就達到這一效果。整體而言，有些觀念今天如能釐清最好，如果必須藉由進一步的研究加以釐清，則將於後續再深入研究分析，今天的座談會就是希望能請各位多提供看法。

二、 中央警察大學曾平毅教授

1. 對的事情就值得去做，行政準備好了就該做。
2. 推動工作的資料查閱成本是可以計算的，不應該成為大問題。
警政署若可以提供資料勾稽，則作業應該可行。
3. 有關納入從人因素部分，違規行為部分可以準備好再上路，第

一階段機車可以先比照汽車納入的從人因素即可。

4. 如何提高強制險投保率應集思廣益，值得與法界人士探討。
5. 個人認為只要準備好就該做，只要有出險或肇事就該納入保險費率加減的考慮因素之一，精算的部分交由保險精算專業。

三、東吳大學詹芳書教授

1. 強制險係採「限額無過失主義」補償設計，只單純考慮風險及可，不必將理賠納入考慮(已有限制，體傷與醫療按比例賠償)，現在的重點是不論採從人因素或從車因素，與風險是否有關。
2. 這些因素考慮進去之後，要保人願意繳納保費與共同分攤風險，不要出現逆選擇的情況，低風險的要保人去補貼高風險的問題。
3. 過去機車只考慮車型，較容易取得相關資料；而從人因素常有誤解，我國強制險的設計與美國不同，我國制度標的是車，駕駛人須為車主或列名被保險人；保險公司只有記錄到「車主」的資訊，沒有「駕駛人」的資料，直到事故發生才從警政單位得到肇事駕駛人資訊，但當初是以車主為要保人--從車主因素，保費是無法精準反應出駕駛人的風險。
4. 假設忽略所謂從車主因素，以從車因素計算出費率再做加減費，精算其實是可以做到的。採從車因素精算實務上做得到，年齡、性別、肇事紀錄與居住地，再去精算發生事故機率，考慮從車因素後附加從人因素，理論上考慮的因素增加，費率自然會提高。
5. 費率若增加就會產生逆選擇問題，即高風險的人付低費率，低風險的人付高費率。兩者揉合一起考慮的單一費率，會導致低

風險的人離開，高風險的人留下，最終保費會出現不足之情況；此時，要考慮是否像任意險設計差別費率，但強制險必須考慮在單一費率的情況下，保險均衡被破壞掉。

6. 此外，目前違規的資料我們若要將之做為風險指標，雖然精算可行，但是違規的資料卻不可得，警政署的資料尚未開放查詢，未來如要執行，需要先處理此一問題。

四、金融監督管理委員會林耀東組長

1. 強保法第一條就是希望做到快速理賠、單一費率、無盈無虧。最早立法時，整部法規的目的就是受害人能儘速獲得理賠。
2. 有關從人因素，我們可初步分為三個態樣：
 - (1) 如強保法：加三減一，有出險加三級（費率），沒有出險減一級。
 - (2) 如 2,100：重大違規係數，例如：酒駕，2,100、4,200 一直加上。
 - (3) 如駕駛人是否需買駕照責任險：目前的強保法並沒有執行這個思維與定義。
3. 一直以來，機車強制險無法納入從人因素，實在是與台灣社會的機車現象有關，台灣機車使用密度幾乎是世界第一，另一方面台灣強保法實施已屬世界數一數二，經過大家多年的努力，為何還不敢加三減一、或採 2100、4200 從人因素的衡酌，主要的考量點：
 - (1) 機車的使用者異動率高，資料異動程度高，異動成本高，後續動作無法實施。

(2) 資料查詢的作業成本問題：警政署資料查詢技術上沒問題，但會馬上增加保險公司成本，一年 400 多元保費，但推估作業成本一張保單 30 幾元，這筆成本有價值嗎？保費低、異動率大，其增加的成本如何分攤。

(3) 提高投保率：汽車需每年驗車，機車如何稽核有無投保？加上機車使用者是相對社會較低層的人士，拿到車子也不願意投保，僥倖心態，投保率低，進而產生逆選擇問題。目前 1,400 萬台機車，有將近 2、300 萬輛機車沒有保險，為什麼不先碰檔追出未投保之機車。此一情形立即的影響是特別補償可能會逐漸瓦解。

(4) 保發中心研究團隊發現酒駕次年度會發生的機率相對少，因為車子被扣、照也被扣，因此次年度發生酒駕的機率相對較低。

4. 期望加三減一費率，從人因素希望加多少較有效果？罰款、扣照哪一個效果好？希望有實質分析可進一步研究。
5. 2,100 的算法是將過去未代位求償的那些數額，由這些酒駕的人做攤算，算出一個費率，其基本假設是可被接受的；但機車要採行的話，如何精算？如何在法規制度面進行建構？強保法的最終目的是填補受害人、在快速且限額無過失之基礎下，快速理賠，不應該也無法無限上綱地擴大。

五、金融監督管理委員會林淑娟科長

1. 回到道路交通安全方面著手，對於違法行為，立即處理可能最有效，所以建議加強取締。
2. 違法取締駕駛人面對的風險最直接，希望請交通部道安會直接

從駕駛人這個方向著手研究。

六、財團法人汽車交通事故特別補償基金葉國英副經理

1. 機車保費低、變動率大，採從人因素的話，勢必會增加成本。
2. 採從人因素若導致民眾投保強制險意願降低，投保案件減少，提撥率低；另一方面，補償基金案件增加，付出的金錢增加，會拖垮補償基金的運作機制。

七、中華民國產物保險商業同業公會汽車險委員會黃淑燕秘書

1. 損失的分攤並沒有辦法降低事故發生頻率，且在費率的計算上面必須要跟風險有關的因素才可納入。
2. 保險最重要的是損失分攤，強保法的立法意旨在於讓車禍受害人立即受到保障。
3. 最初實施強制險時，駕駛人與被保險人是同時記點的，但實施不久，實務上，常有客訴發生，駕駛人原先違規時沒有車子，借車主車子來開，但過了幾年，他自己買了車子開，保險公司加他的保費，他便大力抗爭申訴，所以最後才在 93 年改回被保險人部分。
4. 臺灣有被保險人與附加被保險人，與美國不同，台灣採較放寬的方式承保，只要被保險人同意，是可加入附加被保險人的。
5. 以費率角度為出發點：年齡、性別與肇事紀錄，對於不具風險相關性的因素不應納入考慮。

八、中華民國產物保險商業同業公會李文國先生

1. 強制險屬政策性保險，公辦民營，要考慮到便民措施。查詢

每件肇事紀錄，駕駛人會抱怨個資問題，資料的正確性與個資法的適法性，也都需要考量。

2. 過去擔心重複懲罰，所以罰車主。

九、財團法人保險事業發展中心郭榮堅副總經理

1. 我國強制險制度在全世界數一數二，很多國家派人至保發中心學習。
2. 原先強保法費率訂定究竟採從車因素或從人因素，在訂定強保法之前一定都有充分考慮。在較高的起點上，從車或從人都有成本效益的考量，越複雜的東西，成本越高：機車強制險的費率不高，做差異化費率，效果有待確認，高費率會有逆選擇問題產生，只能再檢視一次是否有其他地方不足。
3. 請考慮參考 UBI 依駕駛人行為決定費率，目前對此台灣尚未突破，原因是舉證的責任與理賠的困難度。違規不等於肇事，還是必須清楚說明，才能對車主或駕駛人有交代。
4. 酒駕加費與違規加費兩套系統是不同的，採取哪個系統為基礎是很重要的；同時也必須考慮到成本效益。

十、財團法人保險事業發展中心薛光珍專員

1. 機車強制責任險若比照汽車納入從人因素，有 98%機車族是沒有肇事紀錄的，僅 2%有違規肇事，為了讓肇事族群加上保費，導致整體保費提高，機車投保全體皆會受到影響。沒有肇事紀錄的 98%機車族群，為了減少保費，則需要附加行政成本，且行政成本又遠高於被減的保費。因此對於未有肇事紀錄卻強制投保的機車族群而言，並不合理。
2. 機車的保費僅 400 至 600 元，違規加費是加保費的 1.5 到 2

倍，故許多懂法之人不願意投保，一來運氣不好被抓到的機率不高，二來被抓到的罰鍰僅 1,500 元，但特殊補償補基金（以下簡稱特補基金）卻是全體投保人的補償分攤額。萬一特補基金不夠時，還是由全體投保者分攤。因此整個制度尚須審慎。

十一、交通部道路交通安全督導委員會劉韻珠組長

1. 考量日後機車駕照可能會比照汽車駕照從人機制，應先就兩者實際情況進行釐清，如女性考取汽車駕照後，常因對道路的恐懼導致不一定上路，所以若有輕微的違規情形，或可透過吊扣駕照方式進行處罰。
2. 有關機車未依相關規定辦理投保者，罰鍰約 1,500~3,000 元的情形，可能有處罰過輕的嫌疑，未來將持續進行研商修正，以符合公平正義性。
3. 特補基金當初是以善意的第三人角度協助理賠，意即兩車相撞時，加害人本身無投保，或是到期未續保的情況下，可由特補基金先行理賠被害人，事後特補基金再向加害人進行求償，交叉理賠。
4. 然而，針對沒有投保的人，若因車禍導致受傷或死亡者，雖可由特補基金進行補償，但可能會衍生更多爭議間接造成投保率下降。
5. 補充相關數據，針對 A1 類的事故，10 個人裡面有 6 個是機車事件，而在 103 年因交通傷亡統計的 41 萬人中，有 8 成是乘客，其中在這些整個的醫療成本費用估算約有 4,500 億，約佔國人 GDP 的 3%，因此還須研商相關策略或政策措施，以盡可能減輕全民負擔。

6. 警政署選定 4 大或 6 大重大違規事項中，若有公共危險造成他人死傷時，是否可建議警政署對重大違規開單時，按月將個資提供給保發中心，若有此機制是否可成功減少向中華電信要資料的費用。
7. 由於機車異動過度頻繁，建議研究團隊可否規劃用駕照來課徵責任險，並研析駕駛人跟保險的關聯性是否符合公平正義原則？因我國強制險在世界各國中屬於先進良善的法律，應從不同角度如從人的方式切入思考，或可省略更多行政作業，提供給研究團隊參考。
8. 根據強保法 49 條第 1 項第 2 款，針對未投保汽車肇事，由公路監理機關處新臺幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還，目前相關未投保的罰款額度是否可以再調高？可再考量。
9. 有關未來可否透過 ETC 進行駕駛人辨識，以利相關交通違規開罰作業進行之部分，目前仍持續與相關單位協商，須待立法賦予相關權責後方可進行。

十二、交通部公路總局黃品綺小姐

1. 若警政署或相關監理系統資料能協助提供相關個資，亦可研商建構一良好作業機制，且交通部現已訂立資料連結作業要點，可就該要點規範建構適宜之資料交換機制。
2. 針對違規件數部分，警察舉發可分為逕行舉發、攔停舉發，其中在逕行舉發案件數的統計，已超過違規件數的一半，但逕舉舉發的是車主，車主不一定是駕駛人，而攔停舉發則是在事後由監理機關就警政署資料庫進行比對，再請保發中心查核是否有保險事實，而非主動辦理相關稽查作業。

十三、金融監督管理委員會林耀東組長

1. 目前保險可分為三種型態，1.強制投保。2.政策性保險，例如民宿相關業法必須規範業者買公共意外險。3.任意險，若強制駕駛人買第三人責任險，可在道安法或公路法規定所有持有駕照者皆必須購買。基於道路安全考量，必須讓強保法 80% 的人在補償機制健全的情況下可快速理賠受害者。

十四、曾平毅教授補充發言

1. 有違規不代表有肇事，需要理賠，而且警政署礙於相關資料保護規範，可能無法提供肇事相關詳細資料，強制險的肇事應該是有肇責的肇事，且若僅涉及追撞而無肇事責任者，對應之態樣處理亦應進行考量。
2. 建議團隊可否參考方才提及作業成本約 7~8%，協助試算相關保費情形。
3. 建議公務監理單位就強制險資料部分，透過行政作為進行抽檢，以符合強制險的公平正義性。
4. 有關各地方政府自行安裝之監視系統，雖可能有拍攝到部分違規事項，但因建置目的並非做舉發用途，故沒有合宜之法律依據進行開單舉發。

十五、賈凱傑主任

1. 若交通部可協助吸收強制險兼採從人因素所增加的相關行政成本，再配合新科技的應用讓通路端非常容易查詢相關保費等資料，請教業者是否能夠接受並加以推動？或還有其它困難？

伍、會議結論

1. 今天座談會的目的未必在於要立即推動機車強制險兼採從人因素，而是希望藉由各位專家學者的意見了解有甚麼議題是值得我們提早再做深入研究的。
2. 過去一個人在尚未購車前如發生酒駕或重大違規行為，是否在其購車後能夠加以採計？可以深入分析。
3. 未來如果要推動機車強制險納入從人因素的話，其成本效益若干？應該先有深入分析。
4. 關於違規行為與事故、賠償間關係的探討，是否可以參考 UBI (Usage-Based Insurance) 的做法以「車輛行駛里程」、「駕駛時段」及「駕駛行為」等數據做為「從人因素」，讓保費更符合實際風險評估，也是值得深入探討的課題。
5. 從駕駛人的方向考慮，如何強制其投保？提升投保率？是我們一直相當關心的課題，可以納入後續研究。

陸、散會（中午 12 時 20 分）

柒、簽到表

如附錄二。

第五章、後續最迫切需要的研究子題

依據《強制汽車責任保險法》第 45 條第 3 款規定，保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則，但得視社會實際情形擇一採用之。目前實務上機車費率並未如汽車費率兼採從人因素，而僅考慮輕型或重型車種別。交通部有意推動強制機車責任保險費率訂定除「從車因素」外兼採「從人因素」，以期除教育、工程、執法、監理等面向的改善措施外，同時能結合保險機制，引導民眾往更安全的方向循環，以達提升道路交通安全之施政願景，及降低機車肇事傷亡之政策目標。

為了解實務單位對於推動「機車保險從人因素」所面臨的問題、困難點或其他不同想法，本計畫辦理訪問調查，並透過座談會進行意見交換，在結合保險機制提升道路交通安全前提下，針對「機車強制責任保險採從人因素議題」，彙整以下幾項問題重點：

1. 由於機車與汽車在數量、持有行為、管理機制、強制險通路等方面的差異，強制汽車責任險對於汽車與機車的規範與執行環境、條件上，仍有相當不同。除非針對此一政策性保險，採取政策性作為要求，則另當別論。
2. 依據《強制汽車責任保險法》的 45 條保險費率之訂定兼採「從車因素」與「從人因素」，雖於法有據，但一直受制於實務作業困難度高，機車納入「從人因素」的困難度尤高於汽車。
3. 機車強制責任險費率訂定比照現行汽車作業方式兼採「從人因素」有以下幾點困難：

- (1) 依現行條件，執行成本相當高，粗估至少年增約新台幣 3 億元。

(2) 勢必將影響投保率，而投保率是實施強制險的成敗關鍵。

(3) 現行機車投保通路相當成熟、多元、完整，但是恐無法承擔納入「從人因素」所必需的通路端直接查詢相關資訊的工作。

(4) 不易精算各項因素（年齡、性別、違規肇事、酒駕等）的對價關聯性。

4. 目前所謂「從人因素」實乃「從車主因素」，嚴格來看，必須納入「實際駕駛人因素」才能達到維護道路交通安全的目的。

5. 未來如欲將高肇事風險之違規行為（如超速、闖紅燈等）納入加減費計費，精算其理賠對價關聯性將更為不易。納入那些違規行為也須有依據。

後續如欲推動機車強制責任險之保費訂定兼採「從人因素」以維護道路交通安全，則應針對以下課題進行深入研究。

1. 推動機車強制責任保險費率訂定納入「從人因素」之研究
2. 機車強制責任保險費率訂定納入「從人因素」之效益分析
3. 機車強制責任保險費率訂定納入「從人因素」之逆選擇衝擊分析
4. 提升機車強制責任險投保率之研究
5. 機車強制責任險保費訂定「從人因素」精算分析
6. 推動駕駛行為基準保險 UBI (Usage-Based Insurance) 之研究

上述各項待後續研究之課題，依計畫名稱、預定執行期限、經費概算、計畫背景與目的、合作研究機構之條件及合作研究方式、預期完成的工作項目、預期成果/效益及其應用、經費細目概估等，研擬各課題之研究主題與重點於后。

計畫名稱	推動機車強制責任保險費率訂定納入「從人因素」之研究
預定執行期限	1 年
經費概算	2,000 千元
一、計畫背景與目的：（簡述研究計畫之目的、緣起與重要性，並說明與當年度業務施政之關聯性、配合性及前後連貫的整體性）	
本課題係為配合交通部提升道路交通安全之施政願景，以及降低機車肇事傷亡之政策目標，藉由對本課題機車強制責任保險兼採「從人因素」之深入研析，以釐清推動本項措施可能遭遇的問題與困難，並研擬因應對策，有效支援交通部實施本項措施之幕僚作業，增加降低機車肇事與強制責任保險的關聯，並達成我國整體交通安全之施政目標。	
二、合作研究機構之條件及合作研究方式：（說明合作研究機構的性質、計畫主持人與主要研究人員所需具備之專長條件與經驗，以及本所與之合作的方式。）	
1.除法規另有限制或禁止者外，本計畫歡迎所有大學相關系所、研究單位，營利及非營利之法人組織、顧問公司等，依規定提送工作計畫書參與遴選。 2.參選單位的性質以具備交通運輸、運輸安全、保險精算等專業相關研究經驗之單位為宜。計畫主持人及主要研究人員至少需具備交通運輸、保險精算與運輸安全等專業相關研究之實作經驗。 3.本計畫採合作方式辦理，本所將派員與合作單位定期舉行研討，並辦理相關行政作業、協調配合及研究成果之審議等事項，餘由合作研究單位辦理。	
三、預期完成的工作項目：（條列說明將合作進行之工作項目，若分年進行，得分年列述）	
本計畫預期完成工作項目如下： 1. 蒐集及分析我國機車強制責任保險費率訂定除「從車因素」外，兼採「從人因素」可能遭遇的問題與困難。 2. 國外推動強制汽車責任保險之現況與可參考之處。 3. 針對前述各項政策實施之困難，提出解決對策。	

(1) 確認機車強制責任保險費率訂定之「從人因素」含括內容。 (2) 機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」所需資料取得方式。 (3) 機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」後，資料查詢成本分攤方式或經費來源規劃。 (4) 現有機車強制險納保通路查詢「從人因素」資料能力的提升與成本。 (5) 機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」後，如何避免對投保率造成影響。 (6) 檢討機車強制責任險保費訂定之「從車因素」。 4. 針對費率訂定納入「從人因素」後，精算保費水準或提出費率訂定方式。 5. 本計畫期間至少召開 2 場專家學者座談會尋求政策推動的共識。	四、預期成果、效益及其應用：（說明預期完成之具體成果，儘量依條列舉，若分年進行，得分年列述。並按計畫性質詳述所獲得的效益，以及未來在業務施政上的應用） 預期成果： 1. 充分瞭解推動機車強制責任保險費率訂定除「從車因素」外兼採「從人因素」可能遭遇到的問題與困難。 2. 確認機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」之可行性。 3. 針對推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」可能遭遇的問題與困難，提出解決對策，俾供政策推動參考。 預期效益： 1. 提供交通部推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」之幕僚意見參考。 2. 降低政策推動之阻力。 五、經費細目概估：
--	---

經費 2,000 千元

- | | |
|----------|----------|
| 1.人事費： | 1,200 千元 |
| 2.儀器設備費： | 0 千元 |
| 3.消耗材料費： | 80 千元 |
| 4.業務費： | 500 千元 |
| 5.旅運費： | 120 千元 |
| 6.管理費： | 100 千元 |
| 7.其他： | 0 千元 |

計畫名稱	機車強制責任保險費率訂定納入「從人因素」之效益分析
預定執行期限	1 年
經費概算	1,100 千元
一、計畫背景與目的：（簡述研究計畫之目的、緣起與重要性，並說明與當年度業務施政之關聯性、配合性及前後連貫的整體性）	
本課題係為配合交通部提升道路交通安全之施政願景，以及降低機車肇事傷亡之政策目標，藉由對本課題推動機車強制責任保險兼採「從人因素」之效益分析，以釐清推動本項措施之成本與效益，供交通部推動本項政策措施之參考。	
二、合作研究機構之條件及合作研究方式：（說明合作研究機構的性質、計畫主持人與主要研究人員所需具備之專長條件與經驗，以及本所與之合作的方式。）	
1.除法規另有限制或禁止者外，本計畫歡迎所有大學相關系所、研究單位，營利及非營利之法人組織、顧問公司等，依規定提送工作計畫書參與遴選。 2.參選單位的性質以具備交通運輸、運輸安全、保險精算等專業相關研究經驗之單位為宜。計畫主持人及主要研究人員至少需具備交通運輸、保險精算與運輸安全等專業相關研究之實作經驗。 3.本計畫採合作方式辦理，本所將派員與合作單位定期舉行研討，並辦理相關行政作業、協調配合及研究成果之審議等事項，餘由合作研究單位辦理。	
三、預期完成的工作項目：（條列說明將合作進行之工作項目，若分年進行，得分年列述）	
本計畫預期完成工作項目如下： 1. 蒐集一般強制汽車保險對駕駛人行為影響分析之相關研究文獻。 2. 分析實施機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」可能產生的各種有形與無形效益。 3. 分析實施機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」可能產生的各種有形與	

無形成本，包括：

- (1) 機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」後，資料查詢相關作業成本。
- (2) 為提升機車強制險納保各通路查詢「從人因素」資料能力的新增成本，應考慮是否提供網路或建置查詢 APP。
- (3) 政策實施對投保率影響之成本分析。

4. 提出實施機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」政策之成本效益分析。

四、預期成果、效益及其應用：（說明預期完成之具體成果，儘量依條列舉，若分年進行，得分年列述。並按計畫性質詳述所獲得的效益，以及未來在業務施政上的應用）

預期成果：

1. 充分瞭解推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」可能的各種效益與成本。
2. 確認機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」政策之可行性。
3. 針對推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」可能新增的成本，提出因應經費來源或分攤方式，俾供政策推動參考。

預期效益：

1. 提供交通部推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」政策之幕僚意見。
2. 明確政策推動之成本與效益。

五、經費細目概估：

經費 1,100 千元

- | | |
|-----------|--------|
| 1. 人事費： | 650 千元 |
| 2. 儀器設備費： | 0 千元 |
| 3. 消耗材料費： | 50 千元 |
| 4. 業務費： | 300 千元 |

5.旅運費：	50 千元
6.管理費：	50 千元
7.其他：	0 千元

計畫名稱	機車強制責任保險費率訂定納入「從人因素」之逆選擇衝擊分析
預定執行期限	1 年
經費概算	1,000 千元
一、計畫背景與目的：（簡述研究計畫之目的、緣起與重要性，並說明與當年度業務施政之關聯性、配合性及前後連貫的整體性）	
交通部有意為提升道路交通安全之施政願景，以及降低機車肇事傷亡之政策目標，推動強制機車責任保險費率訂定兼採「從人因素」，惟外界常顧慮納入「從人因素」將產生逆選擇的副作用，反而降低投保率，甚至有不良紀錄者逃避投保？反而增加保險業者的負擔？進而再增加保費？甚至影響受害者的保障。本研究課題即針對此一顧慮，深入分析其發生的可能性以及對於強制機車責任保險制度的衝擊，供交通部推動政策措施之參考。	
二、合作研究機構之條件及合作研究方式：（說明合作研究機構的性質、計畫主持人與主要研究人員所需具備之專長條件與經驗，以及本所與之合作的方式。）	
1.除法規另有限制或禁止者外，本計畫歡迎所有大學相關系所、研究單位，營利及非營利之法人組織、顧問公司等，依規定提送工作計畫書參與遴選。 2.參選單位的性質以具備交通運輸、運輸安全、經營管理、保險精算等專業相關研究經驗之單位為宜。計畫主持人及主要研究人員至少需具備交通運輸、經營管理、保險精算與運輸安全等專業相關研究之實作經驗。 3.本計畫採合作方式辦理，本所將派員與合作單位定期舉行研討，並辦理相關行政作業、協調配合及研究成果之審議等事項，餘由合作研究單位辦理。	
三、預期完成的工作項目：（條列說明將合作進行之工作項目，若分年進行，得分年列述）	
本計畫預期完成工作項目如下： 1. 蒐集一般強制汽車保險費率調整影響以及逆選擇之相關研究文獻。 2. 分析實施機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」可能產生的各種影響。 3. 進行台灣民眾對機車強制責任險投保行為、保費、與罰則之彈性分析。	

4. 提出實施機車強制責任險保費訂定兼採「從人因素」政策造成逆選擇之敏感度分析。 5. 由「從車主因素」改為「從駕駛人因素」的影響分析。 6. 提出因應對策。
四、預期成果、效益及其應用：（說明預期完成之具體成果，儘量依條列舉，若分年進行，得分年列述。並按計畫性質詳述所獲得的效益，以及未來在業務施政上的應用）
預期成果： 1.瞭解推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」對於投保率的可能影響。 2.充分瞭解推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」對於強制機車保險制度的可能影響，並確認政策可行性。 3.針對推動機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」可能造成的逆選擇衝擊提出因應對策，供政策推動參考。
預期效益： 1.釐清機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」之疑慮。 2.藉由研提機車強制責任保險兼採「從人因素」逆選擇衝擊因應對策，有助於提升政策推動之周延性。
五、經費細目概估： 經費 1,000 千元 1.人事費： 650 千元 2.儀器設備費： 0 千元 3.消耗材料費： 50 千元 4.業務費： 200 千元 5.旅運費： 50 千元 6.管理費： 50 千元 7.其他： 0 千元

計畫名稱	提升機車強制責任險投保率之研究
預定執行期限	1 年
經費概算	1,800 千元
一、計畫背景與目的：（簡述研究計畫之目的、緣起與重要性，並說明與當年度業務施政之關聯性、配合性及前後連貫的整體性）	
交通部有意為提升道路交通安全之施政願景，以及降低機車肇事傷亡之政策目標，推動強制機車責任保險費率訂定兼採「從人因素」，惟外界常顧慮納入「從人因素」將導致投保率下降的負面衝擊；事實上，不論是否推動此一政策，由於我國強制汽車責任保險採無過失基礎，投保率對於能否成功推動強制汽車責任保險制度關係甚鉅。目前強制汽車責任保險的投保率接近 100%，但是強制機車責任保險的投保率僅約 80%，以 2016 年 2 月底，全國機車達 1,366 萬輛計，約有 270 萬輛機車未納保強制險，不但對強制機車責任保險的公平性造成影響，也大大地影響制度的健全性、合理性與永續性。 本研究課題即針對此一問題，深入了解機車投保率較低的原因，並針對各項成因，研擬改善方案，減低其對強制機車責任保險制度永續營運的衝擊，並供交通部及金管會參考。	
二、合作研究機構之條件及合作研究方式：（說明合作研究機構的性質、計畫主持人與主要研究人員所需具備之專長條件與經驗，以及本所與之合作的方式。）	
1.除法規另有限制或禁止者外，本計畫歡迎所有大學相關系所、研究單位，營利及非營利之法人組織、顧問公司等，依規定提送工作計畫書參與遴選。 2.參選單位的性質以具備交通運輸、運輸安全、經營管理、保險精算等專業相關研究經驗之單位為宜。計畫主持人及主要研究人員至少需具備交通運輸、經營管理、保險精算與運輸安全等專業相關研究之實作經驗。 3.本計畫採合作方式辦理，本所將派員與合作單位定期舉行研討，並辦理相關行政作業、協調配合及研究成果之審議等事項，餘由合作研究單位辦理。	
三、預期完成的工作項目：（條列說明將合作進行之工作項目，若分年進行，得分年列述）	
本計畫預期完成工作項目如下：	

1. 蒐集一般保險及強制汽車責任保險投保率影響因素之相關研究文獻。 2. 分析我國實施機車強制責任險各種投保通路及其特性。 3. 我國實施汽車強制責任險與機車強制責任險投保率差異原因分析。 4. 分析現行查察機車投保強制險之作業機制與現況問題。 5. 研擬機車強制責任險投保率提升策略。 6. 研提提升機車強制險投保率之稽核管理作業制度。 7. 改採由擁有駕駛執照的駕駛人投保機車強制責任險以取代目前由車主投保對提升投保率的影響分析。
四、預期成果、效益及其應用：（說明預期完成之具體成果，儘量依條列舉，若分年進行，得分年列述。並按計畫性質詳述所獲得的效益，以及未來在業務施政上的應用） 預期成果： 1.瞭解目前機車強制責任保險投保率未能提升的原因。 2.針對各項影響機車強制險投保之負面因素，研提因應對策，藉以增加強制責任保險制度的健全性、公平性、永續性。 預期效益： 1.提升機車強制責任保險投保率，創造更大的政策規劃與推動空間。 2.健全我國強制汽車責任保險制度，以增進道路交通安全。
五、經費細目概估： <u>經費 1,800 千元</u> 1.人事費： 1,200 千元 2.儀器設備費： 0 千元 3.消耗材料費： 80 千元

4.業務費：	320 千元
5.旅運費：	100 千元
6.管理費：	100 千元
7.其他：	0 千元

計畫名稱	機車強制責任保費訂定「從人因素」精算分析
預定執行期限	1 年
經費概算	2,200 千元
一、計畫背景與目的：（簡述研究計畫之目的、緣起與重要性，並說明與當年度業務施政之關聯性、配合性及前後連貫的整體性） 依據《強制汽車責任保險法》第 45 條規定，保險費率之訂定，以兼採從人及從車因素計收保費，爰知本保險費率訂定兼採從人因素，以符風險分攤之社會公平性，並符合本法第 1 條規定，維護道路交通安全之立法意旨。 交通部有意為提升道路交通安全之施政願景，以及降低機車肇事傷亡之政策目標，推動強制機車責任保險費率訂定除「從車因素」外兼採「從人因素」，惟究竟「從人因素」係指違規肇事、酒駕，還是進一步包括高肇事風險違規行為（酒駕、超速、闖紅燈等），考慮的因素是「違規」？還是「違規肇事」？都將牽涉對價的精算，精算結果又會影響強制責任保費，並攸關強制責任保險制度的公平性、合理性與永續性。本研究即針對前述問題，深入分析納入各項「從人因素」對保費的影響，瞭解其對價關聯性，並精算純保險費及各項附加費用，以期達成保險費率之公平性、合理性及適足性，供交通部進行政策推動前之影響分析，並供金管會、保險事業發展中心、以及費率審議委員會參考。	
二、合作研究機構之條件及合作研究方式：（說明合作研究機構的性質、計畫主持人與主要研究人員所需具備之專長條件與經驗，以及本所與之合作的方式。） 1.除法規另有限制或禁止者外，本計畫歡迎所有大學相關系所、研究單位，營利及非營利之法人組織、顧問公司等，依規定提送工作計畫書參與遴選。 2.參選單位的性質以具備交通運輸、運輸安全、經營管理、保險精算等專業相關研究經驗之單位為宜。計畫主持人及主要研究人員至少需具備交通運輸、經營管理、保險精算與運輸安全等專業相關研究之實作經驗。 3.本計畫採合作方式辦理，本所將派員與合作單位定期舉行研討，並辦理相關行政作業、協調配合及研究成果之審議等事項，餘由合作研究單位辦理。	
三、預期完成的工作項目：（條列說明將合作進行之工作項目，若分年進行，得分年列述）	

本計畫預期完成工作項目如下：

1. 蒐集強制汽車責任險保費精算之相關研究文獻。
2. 瞭解我國強制汽車責任險費率納入「從人因素」時之精算依據與相關做法。
2. 建立我國實施機車強制責任險兼採「從人因素」之差別費率精算模型。
3. 針對各項「從人因素」如違規肇事、酒駕、超速、闖紅燈等，若分別納入強制險費率訂定時之考量，則其對保費的影響如何，並分析其實務作業面之影響。
4. 目前實務上，如有機車與汽車發生交通事故，機車騎士較汽車車主容易傷亡，在無過失基礎下，通常係由汽車強制責任保險之保險公司支付保險理賠金，並反映於現有汽車強制責任保險之統計數據，而機車理賠金額之統計數據則未能反映肇責成本，亦請釐清此一情形對推動機車強制責任險兼採「從人因素」之政策效果影響以及保費精算影響。
5. 研擬如何將車主購車前紀錄列入「從人因素」之考量。
6. 若不易建立對價關聯性，而政策上又必須推動兼採「從人因素」之差別費率時，研提兼具合理性與政策效果的訂價方法。

四、預期成果、效益及其應用：（說明預期完成之具體成果，儘量依條列舉，若分年進行，得分年列述。並按計畫性質詳述所獲得的效益，以及未來在業務施政上的應用）

預期成果：

1. 瞭解機車強制責任保險納入「從人因素」對保費的影響。
2. 得到一旦不易建立對價關聯性，而政策上又必須推動兼採「從人因素」之差別費率時的訂價方法。

預期效益：

1. 實際試算納入「從人因素」對機車強制險保費增加的幅度，亦可供交通部進行政策推動前之分析。
2. 瞭解機車強制險保費納入「從人因素」精算可行性。

五、經費細目概估：

經費 2,200 千元

- | | |
|----------|----------|
| 1.人事費： | 1,500 千元 |
| 2.儀器設備費： | 0 千元 |
| 3.消耗材料費： | 100 千元 |
| 4.業務費： | 400 千元 |
| 5.旅運費： | 100 千元 |
| 6.管理費： | 100 千元 |
| 7.其他： | 0 千元 |

計畫名稱	推動駕駛行為基準保險 UBI (Usage-Based Insurance) 之研究
預定執行期限	1 年
經費概算	2,500 千元
一、計畫背景與目的：（簡述研究計畫之目的、緣起與重要性，並說明與當年度業務施政之關聯性、配合性及前後連貫的整體性） 依據《強制汽車責任保險法》第 45 條規定，保險費率之訂定，以兼採從人及從車因素計收保費，爰知本保險費率訂定兼採從人因素，以符風險分攤之社會公平性，並符合本法第 1 條規定，維護道路交通安全之立法意旨。交通部也有意為提升道路交通安全之施政願景，以及降低機車肇事傷亡之政策目標，推動強制機車責任保險費率訂定除「從車因素」外兼採「從人因素」，惟採計「從人因素」如違規肇事、酒駕、超速、闖紅燈等，並不容易精算出與理賠間的對價關聯，基此，應該推動駕駛行為基準的保險 UBI (Usage-Based Insurance)，真正釐清「從人因素」駕駛行為的風險，才能制定對策，有效維護道路交通安全。 本研究擬完成我國推動以駕駛行為基準保險制度（UBI, Usage-Based Insurance）的相關基礎研究，為建立現代化道路交通安全保險制度奠定基礎。	
二、合作研究機構之條件及合作研究方式：（說明合作研究機構的性質、計畫主持人與主要研究人員所需具備之專長條件與經驗，以及本所與之合作的方式。） 1.除法規另有限制或禁止者外，本計畫歡迎所有大學相關系所、研究單位，營利及非營利之法人組織、顧問公司等，依規定提送工作計畫書參與遴選。 2.參選單位的性質以具備交通運輸、運輸安全、經營管理、保險精算等專業相關研究經驗之單位為宜。計畫主持人及主要研究人員至少需具備交通運輸、經營管理、保險精算與運輸安全等專業相關研究之實作經驗。 3.本計畫採合作方式辦理，本所將派員與合作單位定期舉行研討，並辦理相關行政作業、協調配合及研究成果之審議等事項，餘由合作研究單位辦理。	
三、預期完成的工作項目：（條列說明將合作進行之工作項目，若分年進行，得分年列述）	

傳統車險要考慮「從人因素」，多以駕駛/車主的年齡、性別、車齡、居住地等靜態資料評估駕駛風險，但是 UBI 車險改變了定價模式，改成以駕駛/車主的開車時間、開車習慣定價來評估風險，因此結果更為精準；若欲針對不同駕駛行為，施以不同的政策鼓勵或懲罰措施，應該也能更精準地達到政策目的。本計畫預期完成工作項目如下：

1. 蒐集智慧運輸環境下，UBI 車險的發展與相關技術運用之相關研究文獻。
2. 瞭解駕駛行為基準保險（UBI, Usage-Based Insurance）技術如何應用在釐清「從人因素」如違規肇事、酒駕、超速、闖紅燈等駕駛行為的風險，並分析其可行性與實務操作性。
3. 瞭解推動駕駛行為基準保險（UBI）應具備的技術條件、產業配套、法規環境、與消費者偏好因素。
4. 分析我國欲推動駕駛行為基準保險（UBI）之條件成熟度。
5. 研析駕駛行為基準保險（UBI）概念在維護並提升道路交通安全上的創新應用。

四、預期成果、效益及其應用：（說明預期完成之具體成果，儘量依條列舉，若分年進行，得分年列述。並按計畫性質詳述所獲得的效益，以及未來在業務施政上的應用）

預期成果：

1. 瞭解駕駛行為基準保險（UBI）概念與技術如何應用在強制汽車責任保險兼採「從人因素」的可行性與實務操作性。
2. 瞭解未來駕駛行為基準保險（UBI）概念在維護並提升道路交通安全上可能的創新應用。

預期效益：

1. 引進駕駛行為基準保險（UBI）的技術與概念，精準評估汽車與機車駕駛的風險，並供交通主管機關研擬提升道路交通安全的有效措施。
2. 提供保險業者、汽車及相關設備製造業者、一般消費者、政府及監管機關更精準掌握駕駛人的駕駛行為。

五、經費細目概估：

經費 2,500 千元

- | | |
|----------|----------|
| 1.人事費： | 1,600 千元 |
| 2.儀器設備費： | 0 千元 |
| 3.消耗材料費： | 150 千元 |
| 4.業務費： | 500 千元 |
| 5.旅運費： | 150 千元 |
| 6.管理費： | 100 千元 |
| 7.其他： | 0 千元 |

附錄一

「機車強制責任保險採從人因素議題」座談會

引言資料

機車強制責任險納入從人因素 之相關課題

東吳大學

2016.12.21

背景說明

- 強制汽車責任保險制度係政策性保險。
- 我國《強制汽車責任保險法》於民國85年12月27日公布，87年1月1日正式實施強制汽車責任保險，88年1月1日將機車納入實施範圍。
- 依據《強制汽車責任保險法》第 1 條「為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。」
 - 立法目的：為使汽車交通事故致身體遭受傷害或死亡之受害人，能迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全。因此政府特別參考世界各國相關法制，採用單獨立法方式，制定強制汽車責任保險法。明定不論加害人有無過失，請求權人均可依強制汽車責任保險法規定向保險公司申請保險給付或向特別補償基金申請補償。

背景說明

- 目前汽車強制責任保險之費率計算「除採從車因素外（按自小客、自小貨、客貨車等不同車種計算不同基本保費），兼採從人因素（按車主不同年齡、性別、違規肇事、酒駕紀錄等納入加減費計費）」。
- 依據《強制汽車責任保險法》第 45 條
 - 本保險費率，由主管機關會同中央交通主管機關擬訂，提經社會公正人士組成之費率審議委員會審議通過後發布之。
 - 前項費率擬訂工作，得委託適當專業機構辦理。
 - 保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。但得視社會實際情形擇一採用之。
 - 保險人應依主管機關會同中央交通主管機關依第一項規定發布之保險費率計收保險費。
 - 主管機關得委託專業機構辦理保險費及其他相關資訊之查詢服務。」

3

立法沿革

八十五年十二月二十七日公布條文

第四十一條 本保險費率由財政部會同交通部擬訂，提經社會公正人士組成之費率審議委員會審議。
保險費率之訂定，應兼採從人因素及從車因素。
保險費率應視被保險人有無因違反交通規則而肇事之紀錄增減之。

立法意旨

- 一、為維持保費公平合理原則並彰顯汽車保險之屬人性質，爰於第一項及第二項明定保險費率由財政部會同交通部定之，以及保險費率之釐定與調整應兼採從人因素及從車因素。
- 二、所謂從人因素，包括被保險人及駕駛人之性別、年齡、婚姻、駕駛年資、違規紀錄及肇事紀錄。所謂從車因素，包括被保險汽車之車輛種類、使用性質、行駛里程、行駛地區及安全配備。
- 三、為鼓勵被保險人守法並避免發生汽車交通事故，另方面對於疏於注意之被保險人加以適度之懲罰，爰訂定第三項之費率增減因素，以昭公允。

4

(保險費率訂定的原則)

第 四十五條 本保險費率，由主管機關會同中央交通主管機關擬訂，提經社會公正人士組成之費率審議委員會審議通過後發布之。
前項費率擬訂工作，得委託適當專業機構辦理。
保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。但得視社會實際情形擇一採用之。
保險人應依主管機關會同中央交通主管機關依第一項規定發布之保險費率計收保險費。
主管機關得委託專業機構辦理保險費及其他相關資訊之查詢服務。

修法意旨

- 一、條次變更
- 二、原條文第四十一條第一項僅規定保險費率由費率審議委員會審議，未規定其他相關程序，爰增訂第一項後段及第二項。
- 三、原條文第三項以被保險人有無因違反交通規則而肇事之紀錄作為加減保險費之依據，本屬從人因素，本法既兼採從人因素及從車因素，無另行規定之必要，爰刪除之。
- 四、本法原條文雖謂保險費率計算應兼採從人及從車因素，惟鑑於機車若採從人因素則因行政成本過高，故例外得由費率審議委員會視實際社會情形擇一採用從人因素或從車因素，爰修正第三項。
- 五、為健全本保險制度，爰增訂本條第四項保險人應依審議後發布之費率計收保險費之義務。
- 六、為建立完整之汽車承保、理賠紀錄資料庫，提供各保險公司承保時，能查詢被保險人及被保險車輛之過往肇事理賠紀錄，以落實加減保費制度，應建立保費查詢機制，爰增訂第五項。

5

- 目前機車強制責任保險之費率計算並未納入「從人因素」，而僅考慮「從車因素」之輕重型車種。其原因係「機車採從人因素之行政成本過高」。
 - 以公平性角度來看，若機車強制責任保險費率能比照汽車納入「從人因素」，將違規肇事等因素納入加減費，應較能合理反映機車交通事故風險與理賠損失；另
 - 以事故預防及維護道路交通安全角度來看，若將重大違規行為（如超速、闖紅燈）納入加減費計算，可促使駕駛人更加注意駕駛行為，維護道路交通安全。
- 本座談目的在於希望了解實務單位對於推動「機車強制保險納入『從人因素』」可能的問題、困難點或其它不同想法，在結合保險機制維護道路交通安全之前題下，規劃後續需要進一步分析探討的相關課題。

6

維護道路交通安全之期望做法

●機車強制責任保險之費率計算

- 考慮從車因素（按輕、重型等不同車種計算基本保費）外，兼採從人因素（前期按車主違規肇事、酒駕紀錄等納入加減費計費，未來將車主高肇事風險違規行為紀錄納入加減費計費）。
- 透過強制責任保險「從人因素加減費」的設計
 - ✓讓有高肇事風險違規行為（酒駕、超速、闖紅燈）的車主，負擔較高的保費，從而產生警惕作用，以加強維護道路交通安全。

7

機車強制責任險兼採「從人因素」的顧慮

- 機車強制險要達到高投保率的目標，因此，當初管理採從車--依據車主的車籍管理方式投保；如兼採從人因素主要顧慮是行政成本過高：
 - 1) 機車基本保險費率低、異動率大，若兼採從人因素，保險公司資料蒐集驗證成本增加，可能影響整體保費提高，甚至導致一般優良駕駛的保費也增加。
 - 2) 影響投保率。
 - 3) 另一說法：民眾無法接受持有駕照（未必購買機車），就必須投保強制險。

8

●如欲將「車主高肇事風險違規行為（酒駕、超速、闖紅燈）紀錄納入加減費計費」，則

- 交通監理單位必須能將違規情形（酒駕、超速、闖紅燈）量化、提供違規資料庫，供保險費率精算以及保險業承保本保險時保險費加減費之依據。

9

相關課題 1

1. 機車強制責任險兼採「從人因素」所需相關資料，公路監理機關（中華電信、保發中心）可否充分提供？有無實務作業困難？
2. 機車強制責任險兼採「從人因素」相關資料蒐集驗證成本問題：可能增加幅度？如何分擔？
3. 機車強制責任險兼採「從人因素」制定費率會不會產生反作用（逆選擇），降低投保率？
 - 例如有不良紀錄者逃避投保？反而影響受害者的保障或增加保險業者的負擔？甚至進而再增加保費？
 - 逃避投保可否藉由「加強取締」或健全「機車管理制度」而加以防止？
4. 除了「新增成本」及「降低投保率」的顧慮外，對機車強制責任險納入「從人因素」訂定費率有無其它困難？

10

相關課題 2

5. 機車強制責任險兼採「從人因素」之資料蒐集驗證作業可否簡化？
6. 機車強制責任險兼採「從人因素」制定費率是否需要修訂相關法規？
7. 目前機車強制責任險投保率約80%，如何再提升？
8. 機車強制險與汽車的投保管道不同，導致推動「從人因素」的困難？
9. 兼採「從人因素」制定費率，其中酒駕、超速、闖紅燈...等因素與理賠之對價精算問題
10. 如果政策上欲實施機車強制責任險兼採「從人因素」制定費率之做法，有無必須先深入研究探討之課題？例如：
 - 1) 機車強制責任保險續保之研究
 - 2) 機車強制責任保險納入「從人因素」保費定價之研究
 - 3) 機車強制責任保險提昇投保率之通路策略

11

敬請指正

附錄二

「機車強制責任保險採從人因素議題」座談會

簽到表

東 吳 大 學

機車強制責任保險採從人因素議題之訪問調查會議

日期：中華民國 105 年 12 月 21 日（星期三）

時間：上午 9 時 30 分

地點：運研所 7 樓運輸規劃科技研究室（臺北市敦化北路 240 號）

簽 到 表

單位	職稱	姓名
主席	組長	張開國
		賈凱傑

1

東 吳 大 學

機車強制責任保險採從人因素議題之訪問調查會議

日期：中華民國 105 年 12 月 21 日（星期三）

時間：上午 9 時 30 分

地點：運研所 7 樓運輸規劃科技研究室（臺北市敦化北路 240 號）

簽 到 表

單位	職稱	姓名
中央警察大學	教授	曾平毅
淡江大學		
東吳大學	副教授	許芳華
交通部運輸研究所 運輸安全組		周文輝
交通部公路總局	工務員	黃品綺

2

東 吳 大 學

機車強制責任保險採從人因素議題之訪問調查會議

日期：中華民國 105 年 12 月 21 日（星期三）

時間：上午 9 時 30 分

地點：運研所 7 樓運輸規劃科技研究室（臺北市敦化北路 240 號）

簽 到 表

單位	職稱	姓名
交通部道路交通安全督導委員會	簡任技正兼組長	劉韻珠
交通部路政司		
財團法人汽車交通事故特別補償基金	專 員	羅 丹 德
中華民國產物保險商業同業公會	初 書	黃淑英 李秉倫 陳泰珍
財團法人保險事業發展中心	副 總 專員	郭榮昭 薛光宇

東 吳 大 學

機車強制責任保險採從人因素議題之訪問調查會議

日期：中華民國 105 年 12 月 21 日（星期三）

時間：上午 9 時 30 分

地點：運研所 7 樓運輸規劃科技研究室（臺北市敦化北路 240 號）

簽 到 表

單位	職稱	姓名
金融監督管理委員會	但 長	謝 瑞 華
	科 長	林 淑 娟
	科 員	莊 明 芳

附錄三

「機車強制責任保險採從人因素議題之訪問調查」

成果簡報

計畫編號：MOTC-IOT-105-SA103

「機車強制責任保險採從人因素 議題之訪問調查」 成果簡報

東吳大學

2016.12.25

計畫背景

● 背景說明

- 依據105.9.9交通部道路交通安全督導委員會第209次委員會議紀錄辦理。
- 透過訪查與座談會，了解實務單位推動「機車保險納入從人因素」所面臨的問題、困難點、或其他不同想法，列出後續值得研究之課題。

機車強制責任保險兼採從人因素課題背景

●我國實施《強制汽車責任保險法》之沿革

- 強制汽車責任保險係為補償汽車交通事故受害人基本損失之重要制度之一，各國為合理保障交通受害人之權益，每以法律強制汽車所有人或駕駛人應投保汽車責任保險。
- 其政策性目的係藉由強制汽車所有人投保責任保險，當被保險汽車肇事致受害人遭受損害，可由保險公司負賠償及給付保險金予受害人之責，使汽車交通事故受害人之損失獲得基本補償，並維護道路交通安全與秩序。
 - ✓ 第1條：「為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，並維護道路交通安全，特制定本法。」

3

- 我國於民國46年即規定汽車應投保責任保險，但一直未單獨立法
- 行政院於81年研擬完成「強制汽車責任保險法草案」送立法院審議
- 85年12月完成《強制汽車責任保險法》之立法程序
- 87年1月1日起正式實施
- 88年1月1日將機車納入實施範圍
- 94年2月5日完成本法修正並公布實施
- 主管機關
 - ✓ 本保險主管機關原為財政部，93年7月1日因政府保險監理業務移轉，改由行政院金融監督管理委員會掌理
 - ✓ 本保險除提供交通事故受害人基本保障外，尚有維護道路交通安全及秩序之政策性目標，本法涉及投保車輛範圍、汽車交通事故定義、未投保車輛取締、裁罰及受理救濟等內容，均與交通部主管業務有關，爰會同交通部辦理本保險監理業務。

4

■ 相關法規

- ✓ 強制汽車責任保險法施行細則
- ✓ 強制汽車責任保險給付標準
- ✓ 強制汽車責任承保及理賠作業處理辦法

■ 汽車強制保險保費原僅考量「從車因素」，自92年兼採「從人因素」；惟機車部分仍僅考量「從車因素」。

- ✓ 第45條：「本保險費率，.....保險費率之訂定，以兼採從人因素及從車因素為原則。但得視社會實際情形擇一採用之。...」

5

● 我國《強制汽車責任保險法》之特色

- 賠償責任基礎採限額「無過失責任主義」
- 強制責任保險宗旨在保障受害人，受害人有直接請求權
- 設置有財團法人汽車交通事故特別補償基金

- ✓ 對事故汽車無法查究、事故汽車為未保險汽車、事故汽車係未經被保險人同意使用或管理之被保險汽車或事故汽車全部或部分為無須訂立本保險契約之汽車等情事所致汽車交通事故之受害人提供基本保障

- 維護保險費率之公平合理，減輕保戶負擔
- 訂立罰則以有效落實本法之實施
- 設立常態性專責單位

6

● 我國《強制汽車責任保險法》施行現況 (至2016.12月底)

■ 汽車承保車數：8,036,421

■ 機車承保車數：8,314,601

■ 自實施以來

✓ 死亡保險給付累計80,341人次

✓ 殘廢給付累計188,895人次

✓ 醫療給付累計3,709,422人次

✓ 特別補償基金之補償件數累計44,605件

✓ 保險給付新台幣2,198億餘元

✓ 補償支出新台幣89億餘元

✓ 賠付金額逾新台幣2,287億餘元

■ 對車禍受害者及其家屬生活提供了及時之保障

7

● 我國強制汽車責任保險制度與國外之比較

■ 比較對象

✓ 中國大陸、日本、泰國、英國、美國、馬來西亞等國之強制汽車責任保險之制度

■ 比較範圍

✓ 主管機關、法源、推動時間、歸責原則、第三人直接請求權、保費訂定、保障範圍、給付項目、責任限額 (詳參附錄)

8

● 我國強制汽車責任保險制度與國外之比較

■ 保費訂定是否納入從人因素—汽車強制險部分

- ✓ 我國—除採從車因素外（按自小客、自小貨、客貨車等不同車種計算不同基本保費），兼採從人因素（按車主不同年齡、性別、違規肇事、酒駕紀錄等納入加減費計費）
- ✓ 日本—考量保險有效期間是否造成第三人死亡、或有無違規紀錄而加減
- ✓ 美國—可由保險公司按個別條件及公司損失經驗訂定費率，各州有差異
- ✓ 泰國—無
- ✓ 英國—納入從人因素，如年齡、交通安全紀錄、無賠款優惠等
- ✓ 中國大陸—納入從人因素，考量有無違規紀錄而加減
- ✓ 馬來西亞—無

■ 機車強制險部分，各國尚無納入從人因素的例子

9

針對機車強制責任保險兼採從人因素意見蒐集

- 訪談保險業者、主管機關
- 辦理座談會

10

推動機車強制責任險兼採從人因素相關意見 1

- 機車強制險應比照汽車兼採「從車」與「從人」因素
- 依據《強制汽車責任保險法》第45條保險費率之訂定兼採「從車因素」與「從人因素」，於法有據，但一直受制於實務作業困難度高，機車納入「從人因素」的困難度尤高於汽車
- 強制汽車責任保險本質係一政策性保險，若政策上要推動機車強制險保費兼採「從人因素」，並無不可
- 機車車主與駕駛人常非同一人，強制險採從車有不合理之處、但從人執行上更為困難

11

推動機車強制責任險兼採從人因素相關意見 2

- 機車與汽車在數量、持有與使用行為、管理機制、強制險投保通路等方面的差異，使得汽車與機車強制責任險的執行條件，有相當不同。
 - 強制險成敗關鍵在投保率，機車數量龐大、異動率高，查核不易，易有逃避投保之行為
 - 機車持有人與使用人不一定相同
 - 目前機車無定期查核之管理機制
 - 機車強制險投保通路相對多元複雜，車行係重要投保通路，惟車行查詢個資有顧慮

12

推動機車強制責任險兼採從人因素相關意見 3

- 機車強制責任保險費率訂定兼採「從人因素」有待克服之困難：
 - 執行成本高（增加的行政成本及保費查詢費用粗估年增新台幣3億元，以每張保單查詢成本30元計）
 - 恐降低投保率，甚至影響強制險的永續經營
 - 若欲納入各項從人因素（年齡、性別、違規肇事、酒駕等）以核算保費，則警政單位必須提供相關違規肇事、酒駕資料，俾估算風險指標，精算保費
 - 未來如欲將高肇事風險之違規行為（如超速、闖紅燈等）納入加減費計費，精算更為不易
 - 機車投保通路多元，但其中主要通路如車行，恐無法承辦納入「從人因素」後，必須能直接查詢投保人個資的工作

13

推動機車強制責任險兼採從人因素相關意見 4

- 目前所謂「從人因素」實則「從車主因素」，嚴格來看，「從人因素」必須針對「實際駕駛人」才能達到維護道路交通安全的目的。

14

推動機車強制責任險兼採從人因素的效益

- 藉由機車強制責任險保費納入「從人因素」，以遏止高肇事風險的違規駕駛行為，落實提升道路交通安全。
- 降低潛在的機車肇事機率，減少肇事。

15

推動機車強制責任險兼採從人因素的風險

- 恐產生所謂逆選擇的衝擊，低風險的要保人補貼高風險者；導致投保率下降，影響機車強制險的經營體質。
- 高風險駕駛行為人或酒駕者未必是車主，保險公司只記錄「車主」資訊，沒有「駕駛人」資料，保費無法反映駕駛人風險，難以真正達到提升道安的目的。

16

對推動機車強制責任險納入「從人因素」之建議

- 強制責任保險係政策性保險，政策決定兼採「從車與從人因素」以提升道路交通安全，並無不可。
- 配套措施
 - 補貼新增成本，以維持強制險營運之平衡
 - 相關資料應能先提供保險事業發展中心精算每位要保人加入「從人因素」後之保費
 - 車行等機車投保通路端可配置APP供查詢個別要保人之保費
 - 加強查核以提升投保率
 - 亦可對具有高風險駕駛行為或曾肇事酒駕之駕駛人之強制險保費，採「附加費」方式處理；除上述駕駛人以外者，大多數一般駕駛人都維持現行保費水準，不受影響
 - 暫時不處理車主是否為駕駛人的問題，先維持目前做法，待後續研究提出妥善方案再做調整

17

對後續需研究課題之建議

- 推動機車強制責任保險費率訂定納入「從人因素」之研究
- 機車強制責任險保費訂定納入「從人因素」之成本效益分析
- 機車強制責任險保費訂定納入「從人因素」逆選擇衝擊分析
- 提升機車強制責任險投保率與續保率之研究
- 機車強制責任險保費訂定「從人因素」精算分析
- 推動駕駛行為基準保險UBI (Usage-Based Insurance) 以提升道路交通安全之研究
- 推動強制駕駛人第三人責任險可行性之研究

18

報告完畢
敬請指正

